

KODAK GRAY SCALE

C

Red-Filter Negative

Cyan Printer

M

Green-Filter Negative

Magenta Printer

Y

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

mm 1 .10 .20 .30 .40 .50 .75 1.00 1.30 1.60 2.00



black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

Die Eisenbahnen



im
Herzogthum Braunschweig

1901



S.

II. D. 11.

Die Eisenbahnen
im
Herzogthum Braunschweig
zu Anfang des
XX. Jahrhunderts.

Nach amtlichen Quellen bearbeitet

von

R. A. Schulz-Niborn

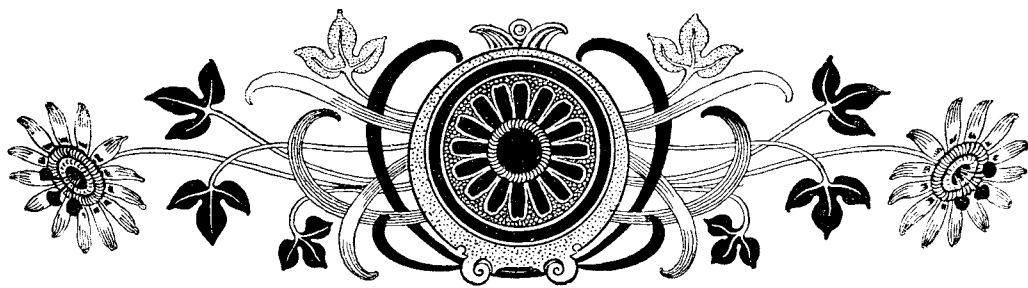
Geheimer Regierungsrath

und Verkehrs-Deccernent bei der Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg.



Geschenk .

Als Manuscript gedruckt
Magdeburg, im Jahre 1901.
E. Baensch jun.



Vorrede.

Nach einem geflügelten Wort aus hohem Munde steht die Menschheit am Ende des XIX. Jahrhunderts n. Chr. im Zeichen des Verkehrs. In der That ist es die Schnelligkeit und Mässigkeit der Ortsveränderung für Personen sowohl wie für Güter, welche der Jetztzeit ihren eigenartigen wirthschaftlichen Charakter verleiht. Solch gewaltiger Austausch im Wechselverkehr ward aber nur ermöglicht durch die großartigen Veränderungen und Verbesserungen, die die Verkehrsmittel im Laufe des letztverflossenen Jahrhunderts erfahren haben. Dies geschah in erster Linie durch den Ersatz der animalischen Betriebskraft durch die Dampfkraft und durch die Herstellung von ebenen Wegen mit eisernen Schienenbahnen für die Sortbewegung beim Landtransport. Letzterer hat durch die Benützung dieser beiden Mittel gegenüber der Schifffahrt, die eigentlich nur von der Dampfkraft profitirte,*) eine wesentlich erhöhte Bedeutung erlangt. Während früher die See- und Flußschifffahrt die Haupt-Vermittlerin für den Güteraustausch war, und in Folge dessen die Küsten- und Ufer-Staaten bezw. Städte daraus den größten Nutzen zogen und zu hoher Macht und Blüthe gelangten, ist hierin durch die Eisenbahnen eine bedeutende Veränderung zu Gunsten der Inland-Staaten und Städte eingetreten. Es kommt dies hauptsächlich daher, daß die Wege der Schifffahrt unabänderlich von der Natur gegeben und durch künstliche Kanäle nur in beschränktem Maße verbesserungs- und erweiterungsfähig sind, wohingegen die eisernen Schienenbahnen überall hergestellt werden können, wo und wie es die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses am besten und zweckmäßigsten erscheinen läßt. Der Besitz eines gut angelegten, leistungsfähigen Eisenbahnnetzes ist daher auch für diejenigen Länder von höchster Wichtigkeit, welche in der glücklichen Lage sind, außerdem noch Schifffahrtstraßen für die Bedienung des Verkehrs zur Verfügung zu haben.

Für Braunschweig kommt als Wasserstraße eigentlich nur die Weser in Betracht; da dieser Fluß aber bloß die äußerste westliche Landesgrenze auf nicht sehr große Erstreckung

*) Die Herstellung der Ketten-Schleppschifffahrt in den Strömen könnte vielleicht als Analogon für die Eisenbahnen angesehen werden, jedoch ist ihre Bedeutung für den Verkehr mit letzteren nicht wohl zu vergleichen.

berührt, so hat er schon aus diesem Grunde für den Gesamtverkehr des Landes keine erhebliche Bedeutung, ganz abgesehen von den sonstigen Mängeln, welche den Flüssen als Verkehrswege allgemein anhaften. Denn die Benutzung derselben ist immerhin eine beschränkte: sie versagen während einer längeren Zeit des Jahres den Dienst entweder gänzlich oder doch theilweise, und zudem ist die Beförderung auf den Wasserwegen meist eine so langsame, daß sie für den Personen-Verkehr und den eiligen Gütertransport überhaupt nicht mehr in Betracht kommen, sobald Eisenbahnen mit ihnen in Konkurrenz treten. In einer Zeit wie die unsrige, wo der Erfolg wesentlich durch die Schnelligkeit des Handels bedingt wird, ist es deshalb kein Wunder, wenn die Eisenbahnen die Hauptträger des Verkehrs geworden sind. Und nachdem eine ausgebildete Technik es versteht, die eisernen Schienenwege über Berg und Thal bis in die entlegensten und sonst unzugänglichen Gegenden vorzustrecken, wohnt diesen eine schöpferische Kraft bei, die in ihrem Gefolge Industrie und Handel überall zur höchsten Entwicklung und Blüthe bringt. So kann denn jetzt der Verkehr mit Recht als Gradmesser für die Kultur eines Landes betrachtet werden; und deswegen ist das Vorhandensein eines wohlangelegten Eisenbahnnetzes als Förderer der produktiven Thätigkeit von größter wirtschaftlicher Bedeutung. Die Förderung, welche die wirtschaftlichen Interessen durch die Eisenbahnen erfahren, richtet sich aber nicht bloß nach der Länge der Verkehrswege, sondern nicht minder nach dem Aufwande an Hilfsmitteln und Einrichtungen zur Bewältigung der Transportleistungen und nach dem Umfang dieser letzteren.

Diese innige Abhängigkeit der gesamten Kultur-Entwicklung eines Landes von den darin vorhandenen Eisenbahnen muß es jeder Staatsregierung zur ernstesten Pflicht machen, den Eisenbahn-Verhältnissen des Landes unausgesetzt die größte Aufmerksamkeit zu widmen und dafür zu sorgen, daß dieselben allen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen, ganz abgesehen von der hohen Bedeutung, welche dieselben im Kriegsfall auch für die Landes-Verteidigung haben. Um deswillen sind viele Regierungen dazu übergegangen, das gesamte Eisenbahnwesen, wenigstens soweit es für den großen Verkehr in Betracht kommt, zu verstaatlichen, und haben damit sowohl in wirtschaftlicher wie in finanzieller Hinsicht für das allgemeine Staatsinteresse meist günstige Resultate erzielt. Für kleinere Staatsgebiete ist diese Maßregel aber weniger empfehlenswerth; denn der Eisenbahnbetrieb ist seiner Natur nach ein Großbetrieb und kann nur als solcher in vollem Maße seine nutzbringenden Wirkungen ausüben. Aus diesem Grunde haben denn auch von jeher und überall die kleinen Eisenbahnen die Tendenz gehabt, sich mit anderen derartigen Unternehmungen zu vereinigen, und je größer dabei die zusammengehörigen Eisenbahnnetze werden, um so besser sind sie im Stande, die Verkehrsbedürfnisse des von ihnen bedienten Bezirks zu befriedigen und selbst den größten Gewinn aus dem Transportgeschäft zu ziehen. Es ist daher durchaus gerechtfertigt, wenn solche Staaten auf den Besitz und Betrieb eines eigenen Bahnnetzes verzichten, vielmehr die Herstellung der Eisenbahnen und deren Betriebsführung leistungsfähigen Privatgesellschaften oder den benachbarten Großstaaten überlassen haben, wobei jedes finanzielle Risiko für sie vermieden wird.

Damit darf sich aber keineswegs die Regierung aller Sorge um das Eisenbahnwesen überhoben erachten; bei der großen Bedeutung, welche dasselbe für das ganze Land und den Wohlstand der Bevölkerung hat, ist es vielmehr auch unter solchen Umständen ihre unabweisbare Pflicht, sich jederzeit einen maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung des Eisenbahn-Verkehrs zu wahren und

darauf zu halten, daß derselbe den Bedürfnissen des Landes entsprechend bedient wird. Denn wenn auch jede Bahnverwaltung schon im eigenen Interesse danach trachten muß, den Verkehr innerhalb ihres Bezirks nach Kräften zu beleben, und sich deswegen auch thunlichste Unterstützung des Handels und der Industrie angelegen sein lassen wird, so ist es doch nicht ausgeschlossen, daß gerade dies privatwirthschaftliche Eigeninteresse die Bahnverwaltung tarifarische und betriebliche Maßregeln ergreifen läßt, die zwar einseitig fördernd wirken, für andere Zweige des wirthschaftlichen Lebens aber schädlich sind und so die gleichmäßige Gesamtentwicklung des Staates hemmen. Dies gilt nicht blos bei Privatbahnen, sondern kann auch da eintreten, wo der Betrieb der Eisenbahnen in Händen einer fremden Staatsverwaltung ruht. Denn wenn auch Deutschland ein einheitliches Zoll- und Wirthschaftsgebiet bildet, so bestehen doch in den verschiedenen Landestheilen mancherlei besondere wirthschaftliche Bedürfnisse und Interessen, deren Pflege und Vertretung nur durch die örtlich zuständigen Landesbehörden in ausreichender Weise erfolgen kann, namentlich wo es sich um selbstständige Staatsgebiete handelt. Es ist nicht möglich, daß eine fremde Verwaltung die Lage und die Bedürfnisse von Landwirthschaft, Gewerbe und Industrie so genau zu übersehen vermag, als die eigene Landesregierung, die danach ihre Verkehrs- und Handelspolitik richten wird und Werth darauf legen muß, daß ihre diesbezüglichen Maßnahmen auch seitens der Eisenbahn-Verwaltung Unterstützung finden und nicht etwa durch eine dem entgegengesetzte Verkehrspolitik eines fremden Staats gehindert resp. illusorisch gemacht werden. Die betreffenden Staatsregierungen werden sich daher der Aufgabe nicht entziehen können, die Verhältnisse, unter denen die Eisenbahnen im Lande betrieben werden, stets sorgfältig zu überwachen. Zu dem Zwecke aber ist es erforderlich, daß sie sich dauernd über den Zustand der Bahnen, die Höhe der Tarife, die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Betriebseinrichtungen und der sonstigen Anlagen zur Bewältigung des Verkehrs etc. unterrichtet halten, um nöthigenfalls rechtzeitig die erforderlichen Schritte zu thun, Verbesserungen und Aenderungen herbeizuführen und etwaige Schädigungen der eigenen Landesinteressen durch mangelhafte oder entgegenstehende Verkehrsverhältnisse hintanzuhalten.

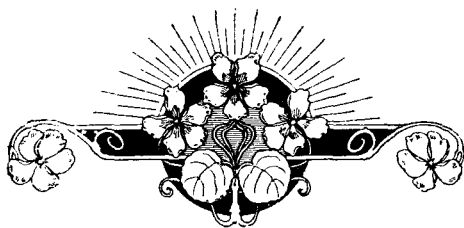
Auch der Braunschweig'sche Staat besitzt keine eigenen Eisenbahnen. Alle im Lande vorhandenen Bahnen befinden sich vielmehr zum größeren Theile in Eigenthum und Verwaltung des Preussischen Staates, zum anderen Theile gehören sie verschiedenen Privatgesellschaften und werden auch von solchen betrieben. Der Braunschweig'schen Regierung obliegt somit die Pflicht der Ueberwachung, wie sie oben für solche Fälle skizzirt ward. Diese Aufgabe zu erleichtern ist der Zweck der folgenden monographischen Darstellung der gesamten Eisenbahn-Verhältnisse im Herzogthum. Zum richtigen Verständniß derselben und da der äußere Anlaß zu dieser Ausarbeitung durch die Wende des Jahrhunderts gegeben ward, schien es angezeigt, der eigentlichen Beschreibung der z. Z. vorhandenen Eisenbahnen eine geschichtliche Uebersicht ihrer Entstehung und allmählichen Ausgestaltung bis zu Ende des XIX. Jahrhunderts voranzuschicken, zumal letztere gegenwärtig zu einem gewissen Abschluß gelangt zu sein scheint, und mit dem neuen Jahrhundert auch eine neue Epoche für die fernere Entwicklung der Verkehrs-Anstalten beginnen dürfte.

Bei dieser Bearbeitung der Eisenbahn-Verhältnisse zu dem oben bezeichneten Zwecke erschien es überflüssig, die einschlägigen geographischen, politischen und organisatorischen Bestimmungen und Einrichtungen, wie sie im Herzogthum Braunschweig für die allgemeine Landes-Verwaltung bestehen,

noch besonders mit anzugeben, weil hierüber die dortigen Behörden und Körperschaften, denen die Sorge für Handel und Verkehr obliegt, genügend orientiert sind. Nur wo für die Eisenbahnen Ausnahmen von den allgemeinen rechtlichen und polizeilichen Vorschriften bestehen, waren diese zu erwähnen. Ebenso konnten auch die speciellen organisatorischen und technischen Betriebseinrichtungen der Bahnen unberücksichtigt bleiben, weil das interne Angelegenheiten der einzelnen Verwaltungen sind, die auf die Bedienung des Verkehrs wenig oder gar keinen Einfluß haben, und überdies so häufigen Aenderungen unterliegen, daß ihre derzeitige Aufzählung bald unrichtig und deswegen ohne Werth sein würde.

Hier kam es vielmehr hauptsächlich darauf an, alle diejenigen Verhältnisse und Einrichtungen der Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig zu schildern, welche für die eigentliche Verkehrsbedienung in Betracht kommen, um die Landesbehörden und Interessenten in die Lage zu setzen, sich hierüber bequem an einer Stelle und in zusammenhängender Weise unterrichten zu können, und so ein treffendes Urtheil über die Leistungen der Bahnen und deren Leistungsfähigkeit d. h. über ihren Werth und ihre Bedeutung für Land und Volk zu gewinnen. Wenn dieser Zweck erreicht ist, wird die vorliegende Ausarbeitung schon darin ihren Dank finden und die darauf verwendete Zeit und Mühe keine vergebliche gewesen sein!

Der Verfasser.



I. Theil.

Geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen des Herzogthums Braunschweig im XIX. Jahrhundert.



Unter den anerkannten Verdiensten, welche sich die Regierung des letzten Fürsten aus dem ruhmvollen Hause der Welfen um das Herzogthum Braunschweig erworben hat, ist es gewiß kein der geringsten, daß sie mit weiser Voraussicht und bemerkenswerther Energie bemüht gewesen ist, dem Lande möglichst bald die Segnungen theilhaftig zu machen, die das Vorhandensein leistungsfähiger, eiserner Schienenstraßen für Handel und Industrie im Gefolge hat.

Schon bald nachdem in England die erste größere Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester im Jahre 1830 eröffnet worden war,*) wandte auch schon die Braunschweig'sche Regierung ihr Augenmerk dem neuen Verkehrsmittel zu, von dem zu erwarten stand, daß es eine völlige Umwandlung in der bisherigen Art der Personenbeförderung sowohl wie des Güteraustausches zu Wege bringen werde. Hierbei standen aber wesentliche Interessen Braunschweigs auf dem Spiele. Denn entsprechend seiner langgestreckten geographischen Lage von Osten nach Westen waren von Alters her einige der Haupt-, Handels- und Verkehrsstraßen durch Braunschweig gelegt worden. So ging namentlich die wichtige Seerstraße von Bremen nach Leipzig und Böhmen über Hannover und Braunschweig und kreuzte hier mit der Straße, die von Osten, von Berlin und Magdeburg westwärts nach dem Rhein, nach den Niederlanden und Frankreich führte. Dadurch hatte sich die Stadt Braunschweig zu einem bedeutenden Handels-Emporium entwickelt, und der von dort ausgehende lebhafte Verkehr kam dem ganzen Lande zu Gute. Landwirtschaft, Bergbau und Industrie nahmen im Herzogthum frühzeitig einen Aufschwung, wie es nur in wenig anderen bevorzugten Gegenden Deutschlands gefunden ward, und eine allgemeine Wohlhabenheit der Einwohnerschaft war davon die natürliche Folge.

Es stand nun aber zu befürchten, daß alle diese Vortheile aufhören bzw. sich in das Gegentheil verwandeln würden, wenn die neuen leistungsfähigeren Verkehrsstraßen der Eisenbahnen so gelegt werden sollten, daß sie die Braunschweig'schen Lande oder wenigstens deren Hauptstädte überhaupt nicht berührten. Diese Gefahr lag nahe, besonde-

*) Die 9 engl. Meilen lange Bahn zwischen Stockton und Darlington war bereits im Jahre 1825 in Betrieb gesetzt worden, wenn auch zunächst nur mit Pferden.

nachdem die Bahnverbindung von Dresden nach Leipzig und Magdeburg hergestellt war, und diesen Städten die Weiterführung der Linie auf dem nächsten, direkten Wege zur Verbindung mit den Nordseehäfen erwünscht sein mußte. An eine mehrfache Eisenbahn-Verbindung der namentlichen Gebiete konnte aber bei dem damaligen Verkehrsumfang noch nicht gedacht werden.

Auch bei der geplanten Eisenbahn-Verbindung nach dem Westen drohte eine Umgehung des Braunschweig'schen Gebietes einzutreten, da nach Lage der damaligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse vor allem die Preussische Regierung eine solche mehr südlich über Halle und Cassel führende Linie bevorzugte. Es war ein Glück für Braunschweig, daß wenigstens in letzter Hinsicht ihre Interessen mit denen der Stadt Magdeburg zusammenfielen. Den gemeinsamen Bemühungen beider Städte und dem zielbewußten Vorgehen der Herzoglichen Regierung gelang es so, jene Gefahr abzuwenden und die Braunschweig'schen Lande mit unter den ersten in Deutschland dem Eisenbahn-Verkehr zugänglich zu machen.

Diese günstige Wendung für den Bahnbau im Herzogthum war nicht zum wenigsten dem Umstande zu verdanken, daß sich unter den dortigen Staatsbeamten ein Mann befand, der dem neuen Eisenbahnwesen das lebhafteste Interesse entgegenbrachte und sich um dessen Einführung in seinem Vaterlande große Verdienste erworben hat. Es war dies der damalige Kammer-Assessor von Amberg. Derselbe hatte gleich die ersten Versuche und Anfänge des Eisenbahnbetriebes in England mit Aufmerksamkeit verfolgt und mit ungewöhnlichem Scharfblick die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels vorahnend erkannt. Kaum war im Jahre 1824/25 die 9 engl. Meilen lange Schienenbahn zwischen Stockton und Darlington gebaut und deren Betriebsfähigkeit mit Dampfmaschinen dargethan, als auch schon Herr von Amberg sich mit der Idee beschäftigte, derartige Bahnen auch in Braunschweig auszuführen und namentlich solchergestalt eine Verbindung mit Hannover und den Haupthafenplätzen an der Nordsee herzustellen. Die Verfolgung dieser Pläne mußte er aber vorerst ruhen lassen, da er auf mehrere Jahre zu einer amtlichen Thätigkeit im Auslande berufen ward. Erst im Jahre 1831 kam er dauernd wieder nach Braunschweig zurück, in demselben Jahre, wo auch der große süddeutsche National-ökonom Friedrich List aus Amerika wieder nach seiner Heimath zurückgekehrt war und hier alsbald in Wort und Schrift eine lebhafteste Agitation für den Bau von Eisenbahnen entwickelte, die er bereits in der neuen Welt hatte kennen und schätzen gelernt. Mit diesem setzte sich von Amberg alsbald in Verbindung, wie auch mit dem damaligen Oberbürgermeister Franke in Magdeburg, einem ebenso für den Eisenbahnbau begeisterten Manne, der an der Spitze des Komitees für den Bau der Leipzig-Magdeburger Bahn stand. Es galt nun als Fortsetzung dieser letzteren eine Bahnverbindung von Magdeburg nach Braunschweig und von da weiter einerseits nach Hamburg, andererseits über Hannover nach Bremen herzustellen. Auch kam ein vorläufiges Abkommen über die künftig zu erbauenden Bahnen bereits am 30. April 1834 zwischen den Staaten Braunschweig und Hannover zu Stande und wurden dann eingehende Studien über die Ausführung derselben gemacht. Letztere begegnete indeß großen Schwierigkeiten, die aus den damaligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen der theiligten Staaten entsprangen. Besonders machte sich hierbei die Rivalität Hannovers sowohl gegen Braunschweig wie auch gegen Preußen stark geltend, in Folge dessen man zu keiner Einigung über die Linienführung gelangen konnte. Dazu kam die Verschiedenheit der Zoll- und Steuerverhältnisse; denn wenn auch

im Jahre 1834 sich unter Preußens Führung der deutsche Zoll- und Handelsverein gebildet hatte, so waren doch gerade Braunschweig, Hannover, Oldenburg und Lippe dem nicht beigetreten, sondern bildeten unter sich einen besondern Steuerverein. Erst 8 Jahre später, am 1. Januar 1842, trat Braunschweig laut Vertrag vom 19. October 1841 dem Deutschen Zollverein bei mit Ausnahme der Harz- und Weserbezirke Holzminden, Ganderheim und Harzburg, deren Anschluß erst mit Beginn des Jahres 1844 erfolgte,*) und so lange sollte denn auch noch das Zustandekommen der Bahn Magdeburg-Braunschweig-Hannover anstehen.

Die Herzogl. Regierung aber, von dem Wunsche geleitet, dem Lande möglichst schnell die Vortheile des Eisenbahn-Verkehrs zuzuwenden, hatte nicht sobald erkannt, daß die Herstellung einer durchgehenden Eisenbahn-Verbindung von Braunschweig nach Magdeburg und nach Hannover-Bremen fürs erste nicht zu verwirklichen sei, als sie sofort und zwar auf persönliche Anregung des regierenden Herzogs Wilhelm den Entschluß faßte, zunächst im eigenen Lande selbstständig mit dem Bau von Eisenbahnen vorzugehen. Als erster Versuch ward hierzu eine Bahnverbindung mit Wolfenbüttel gewählt und deren Weiterführung nach dem Harze von vornherein in's Auge gefaßt. Als besonderes Verdienst muß aber hervorgehoben werden, daß die Braunschweig'sche Regierung die politische Bedeutung und volkswirtschaftliche Natur der Eisenbahnen schon damals richtig zu würdigen verstand und deswegen nicht davor zurückschreckte, nach dem Vorgange Belgiens den Bau und Betrieb der Bahn staatsseitig zur Ausführung zu bringen. Dieses energische und zielbewußte Vorgehen fand denn auch im Volke das erhoffte Verständniß und Entgegenkommen, und der II. ordentliche Landtag von 1836/37 bewilligte ohne viel Anstände zu machen die für den Bahnbau von Braunschweig nach Wolfenbüttel und Harzburg verlangten Mittel. So konnte denn die formelle Concession für dieses erste Eisenbahn-Unternehmen in Braunschweig am 23. März 1837 ertheilt werden, und am 1. August desselben Jahres ward der erste Spatenstich für diese Bahn gethan. Die weitere Ausführung wurde darauf mit großem Eifer betrieben und so schnell gefördert, daß die 11,8 Kilm. lange Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel am 30. November 1838 als erste Staatsbahn in Deutschland**) durch den Herzog Wilhelm persönlich nebst seinem Hofstaat feierlichst eröffnet werden konnte. Zunächst verkehrten auf dieser Strecke täglich 4 Züge in jeder Richtung mit Wagen I.—III. Cl. und betrugen die Fahrpreise 6, — 4 und 2 gGr.

Bei Weiterführung der Bahn nach Harzburg mußte aber bei Vienenburg auch Hannover'sches Gebiet durchschnitten werden. Es war deswegen hierüber eine Vereinbarung mit der Hannover'schen Regierung zu treffen. Dies geschah durch den Staatsvertrag vom 13. November 1837, der jedem der vertragsschließenden Theile die Anlegung von Zweig- und Nebenbahnen an die in Rede stehende Hauptbahn je für sein Gebiet vorbehielt, wobei zunächst auf Seiten Hannover's an eine Bahnverbindung von Vienenburg nach Gozlar gedacht ward. In einem Separat-Abkommen zu diesem Vertrage wurden übrigens schon für etwaige weitere Bahnbauten, die die Gebiete beider vertragsschließenden Staaten betreffen würden, generelle Vereinbarungen getroffen und wegen Einrichtung des Bahnhofes

*) Am 1. November 1837 war allerdings schon ein vorläufiger Vertrag mit den Zollvereins-Staaten wegen Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs geschlossen worden.

**) Die ersten schon früher in Deutschland eröffneten Bahnen waren: Nürnberg-Süß am 7. Dec. 1835; Leipzig-Dresden am 10. März 1836; Düsseldorf-Erkath am 1. Mai 1838; Berlin-Potsdam am 30. October 1838, während die Magdeburg-Leipziger Bahn erst am 31. August 1840 fertig ward.

Vienenburg für gemeinsame Zwecke am 13. November 1839 ein besonderer Vertrag geschlossen.

Der Weiterbau der Bahn von Wolfenbüttel bis Harzburg ging nicht ganz so leicht und schnell von Statten; auch zeigte sich bald, daß die dafür veranschlagte Bausumme nicht ausreichend sei. Erst nachdem der benötigte Mehrbedarf von 450 000 Thlrn. von den Landständen im Mai 1839 bewilligt war, konnte die Fertigstellung mit dem wünschenswerthen Nachdruck betrieben werden. Im August des folgenden Jahres 1840 wurde denn auch die 16,5 Kilm. lange Strecke zwischen Wolfenbüttel und Schladen, desgleichen die 8,0 Kilm. lange Strecke Vienenburg-Harzburg dem Betriebe übergeben. Die Reststrecke zwischen Vienenburg und Schladen ward dagegen erst am 31. October 1841 fertiggestellt, sodaß der Betrieb vom 1. November ab durchgehend über die ganze Bahn geführt werden konnte, die eine Gesamtlänge von ca. 6,0 Meilen oder 44,85 Kilm. hatte, wovon in Braunschweig 28,52 Kilm. Die gesammten Baukosten der Bahn beliefen sich auf rund 850 000 Thlr. oder per Meile auf 141 667 Thlr. (1 Kilm. = 58 665 Mk.)

Durch Eröffnung dieser Bahnlinie mit den Stationen Braunschweig, Wolfenbüttel, Schladen, Vienenburg, Harzburg und einer Haltestelle bei Börssum befand sich das Herzogthum Braunschweig mit unter den ersten Ländern in Deutschland, die Eisenbahnen besaßen, ja im Verhältniß der Bahnlänge zum Flächeninhalt rangirte es sogar an dritter Stelle, da es in dieser Beziehung 1841 nur vom Herzogthum Anhalt und dem Königreich Sachsen übertroffen wurde.

Bau und Betrieb der Bahn lagen in Händen einer zu dem Zwecke am 1. Mai 1837 eingesetzten dem Staatsministerium direkt unterstellten „Herzoglich Braunschweig-Lüneburg'schen Eisenbahn-Commission“, die dafür eine Bahnordnung erließ, welche durch das im Einvernehmen mit Hannover erlassene Gesetz vom 9. September 1840 in Kraft trat und später sich auch für andere Bahnlinien als durchaus brauchbar erwies. Zum Vorsitzenden dieser Eisenbahnbehörde ward der um das Zustandekommen der Bahn hochverdiente nunmehrige Finanzdirektor und Geh. Legationsrath v. Amsberg berufen, der in dieser Eigenschaft auch bei den folgenden Eisenbahn-Unternehmungen Braunschweigs die treibende Kraft war und alle darauf bezüglichen Verträge geschlossen hat.

Die Bahn Braunschweig-Harzburg war zweifellos eine interessante Versuchsbahn, und die dabei gesammelten Erfahrungen sind allen späteren Eisenbahn-Unternehmungen sehr zu Nutze gekommen. Es gilt das sowohl von der staatlichen Verwaltung wie auch von den technischen Betriebs-Einrichtungen. Diese Bahn zeichnete sich nämlich dadurch besonders vor den bis dahin ausgeführten andern Eisenbahnen aus, daß sie von Braunschweig bis Harzburg die immerhin beträchtliche Höhendifferenz von 190 m zu überwinden hatte, wovon der bei weitem größte Theil auf die kurze Strecke von Vienenburg bis Harzburg entfiel, sodaß hier Steigungen bis zum Höchstbetrage von 1:43 vorkamen. Derartige Steigungen glaubte man aber bei dem damaligen Stande der Technik mit Dampflokomotiven nicht überwinden zu können. Es wurden deswegen auf fragl. Strecke die Züge aufwärts durch Pferde gezogen, während abwärts von Harzburg bis Vienenburg und selbst bis Schladen die Züge ohne Zugkraft durch die eigene Schwere bei angezogenen Bremsen das Gefälle herunterliefen. Diese Betriebsweise, die einen verhältnißmäßig einfachen und billigen Oberbau aus Plattschienen auf fortlaufenden hölzernen Langschwellen ermöglicht hatte, hat über 3 Jahre bestanden, ohne daß sich dabei Unglücksfälle oder nennenswerthe Unzuträglichkeiten gezeigt hätten. Dennoch war dieselbe zur Bewältigung

des lebhaften Personen- und Güter-Verkehrs, der sich sehr schnell auf dieser Bahnlinie entwickelte, auf die Dauer nicht geeignet. Man sah sich daher veranlaßt schon im Sommer 1843 die Strecke zwischen Vienenburg und Harzburg umzubauen und nach Art der andern Strecken mit hohen Dignolschienen für Lokomotiv-Betrieb zu versehen, die auf eiserne Querschwellen verlegt wurden.

Schienen und Oberbaumaterialien waren für die ganze Bahn anfänglich aus England bezogen, ebenso die ersten Lokomotiven („Swift“ und „Advance“ von James Black). Auch für die Bergstrecke von Vienenburg nach Harzburg wurde zunächst eine amerikanische und eine englische Maschine in Benutzung genommen, die die Möglichkeit des Lokomotivbetriebes auch auf solchen starkgeneigten Strecken darthaten. Dann aber ward in der Bahnwerkstätte in Braunschweig eine etwas veränderte Lokomotive zu dem Zwecke hergestellt, die sich gut bewährte. Seit October 1843 fand nunmehr Lokomotivbetrieb auf der ganzen Bahn bis und von Harzburg statt.

Es ist übrigens erfreulich zu berichten, daß das Herzogl. Hüttenwerk und Maschinenbauanstalt zu Sargitz sich sofort die Herstellung von eisernen Oberbaumaterialien, Drehscheiben, Räder etc. für die Braunschweig'sche Staatsbahn angelegen sein ließ, und demnächst auch Lokomotiven für dieselbe baute und folchergehalt als eine der ersten Fabriken die Unabhängigkeit der deutschen Eisenbahnen vom Auslande anbahnte. Auch zur Heizung der Lokomotiven nahm man bald statt der theuren Oberkirchner Steinkohlen den guten einheimischen Torf.

Im Jahre 1840 wurden auf der fertigen Strecke täglich zwei Züge in jeder Richtung abgelassen; außerdem zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel noch 3 Züge und zwischen Vienenburg und Harzburg 1 Zugpaar. Anfänglich gab es in den Zügen nur 3 verschiedene Classen; im Jahre 1843 ward aber noch eine billige IV. Classe für Arbeiter eingeführt. Darnach betrugen die Fahrpreise zwischen Braunschweig und

Wolfenbüttel 8, — 5, — 3, — 2 gute Groschen,

Harzburg 24, — 17, — 13, — 8 „ „

wobei 40 Pfd. Freigepäck gewährt wurde. Es betrug dabei die Personen-Frequenz

1838/39 = 325000 Personen und die Einnahme 35928 Thlr. 10 gGr.

1840 = 312000 „ „ „ „ 29496 „ 1 „

1841 = 270000 „ „ „ „ 30625 „ 1 „ 5 Pfg.

1842 = 289000 „ „ „ „ 46074 „ 21 „

Der Güterverkehr begann erst mit Eröffnung der ganzen Linie am 1. November 1841, und geschah die Beförderung derselben ohne Unterschied*) zu 6 Pfg. per Ctr. und Meile. Die Gesamteinnahme aus diesem Verkehr betrug bis Ende des Jahres 1842 nur 28391 Thlr. 9 gGr. 7 Pfg. — Auch die Benutzung der IV. Cl. zeigte sich wenig rentabel und verringerte sich mehr und mehr. Sie betrug

im Jahre 1853 nur noch 8,15% aller Reisenden

„ „ 1854 „ „ 7,29% „ „

„ „ 1856 „ „ 3,29% „ „

und wurde deswegen im Jahre 1857 ganz wieder abgeschafft.**)

Inzwischen waren nun auch die Bemühungen, eine Bahnverbindung von Braunschweig nach Magdeburg und Hannover herzustellen, nicht ohne Erfolg geblieben. Der

*) Für Thiere und Equipagen bestand ein besonderer Tarif.

**) Ihre Wiedereinführung geschah erst beim Uebergang der Braunschweig'schen Eisenbahnen in die Verwaltung einer Privatgesellschaft im Jahre 1871.

jetzt zum Finanzdirektor und Geheimrath avancirte Herr von Arnberg hatte zwar in erster Linie eine direkte Verbindung zwischen Braunschweig und Berlin über Helmstedt-Tangerhütte-Genthin im Anschluß an die bereits im Bau begriffene Potsdam-Magdeburger Bahn geplant; dies Projekt verletzte jedoch zu sehr die Interessen sowohl der Stadt wie der Festung Magdeburg, als daß es von dieser Seite hätte Unterstützung finden sollen. Aber der Oberbürgermeister Srandke in Magdeburg hatte bereits an der Spitze eines zu dem Zwecke gebildeten Comitees um die Concession für eine Bahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig mit Abzweigung nach Halberstadt petitionirt. Dieses Gesuch ward zwar zunächst im Preussischen Ministerium dilatorisch behandelt, weil sich dort noch immer gewichtige Stimmen für eine südliche Bahnverbindung nach dem Westen über Cassel geltend machten. Um dem Zustandekommen dieses für die Interessen Braunschweigs höchst nachtheiligen Projektes nachdrücklichst entgegenzutreten, entschloß sich die Herzogliche Regierung zu dem Anerbieten, für eine Bahnverbindung Magdeburg-Oschersleben-Wolfenbüttel-Braunschweig die Strecke von Oschersleben bis Wolfenbüttel auf eigene Rechnung herstellen zu wollen. Dieses für die damaligen Verhältnisse immerhin kühne und anerkennenwerthe Vorgehen versahle denn auch nicht seine Wirkung zu thun. Durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 18. Juni 1840 wurde nunmehr preussischerseits die Genehmigung zu allgemeinen Vorarbeiten für die Magdeburg-Braunschweig'sche Bahnverbindung ertheilt, nachdem es gelungen war für den Bau der Strecke Magdeburg-Oschersleben und Halberstadt eine Actiengesellschaft ins Leben zu rufen, die unter der Firma Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft am 14. Januar 1842 concessionirt ward.

Zur Regelung der bei diesem Unternehmen in Betracht kommenden staatlichen Verhältnisse wurde demnächst zwischen der Herzoglich Braunschweig'schen und der Königlich Preussischen Regierung der Vertrag vom 10. April 1841 geschlossen. Da aber bereits am 22. Februar desselben Jahres zwischen Braunschweig und dem Königreich Hannover ein Vertrag zu Stande gekommen war wegen Verbindung der Städte Braunschweig, Hannover, Celle und Hildesheim und die königliche hannoversche Regierung sich bereit erklärt hatte, die Weiterführung der Bahn von Hannover westlich bis zur Preussischen Festung Minden zu gestatten resp. selbst auszuführen, so ward sie bei jenen Verhandlungen mit zugezogen, und am 10. April gleichzeitig ein weiterer Vertrag über die zu erbauenden Bahnlinien zwischen den drei genannten Staaten vereinbart. Darin wurden namentlich die nöthigen Festsetzungen über die militärischen, postalischen und Zollverhältnisse getroffen, die bei einem durchgehenden Eisenbahnbetriebe in den verschiedenen Staatsgebieten nothwendig erschienen, wobei allseitig ein großes Entgegenkommen bethätigt wurde, um einen solchen Betrieb im allgemeinen wirthschaftlichen Interesse zu ermöglichen; denn daß diese Bahn ein zusammenhängendes Ganze bilden und deswegen auch durchweg das gleiche Spurmaß von 4' 8 1/4" engl. erhalten sollte, war ausdrücklich im Vertrage festgesetzt. Specielle Bestimmungen wann und wie der Bahnbau zur Ausführung kommen sollte, enthielt der Vertrag noch nicht, jedoch erachtete man es für wichtig genug, in einem besonderen § desselben die gegenseitige Verpflichtung aufzunehmen, darüber zu wachen, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend welcher Art geduldet werden sollten! —

Da die Herzogliche Regierung ermuthigt durch die günstigen Betriebsergebnisse der Harzburger Linie entschlossen war, auch die neue Linie Wolfenbüttel-Oschersleben in

eigener Regie zu bauen, und der im December 1839 einberufene 3. ordentliche Landtag nach dem Landtagsabschied vom 18. August 1842*) die dazu erforderlichen Mittel von 1 600 000 Thlr. bewilligte, so wurde ohne Zögern an's Werk gegangen. Die allgemeinen Vorarbeiten für den Bau waren bereits vorher in den Jahren 1839/40 ausgeführt worden. Abgesehen von der Ueberbrückung des Okerthals und der Durchquerung des großen Bruches bei Jerxheim bot die Herstellung der Bahn keine sonderlichen Schwierigkeiten. Der Bahndamm wurde gleich in einer für zwei Gleise genügenden Breite angelegt, aber vorerst nur ein Gleis ausgeführt mit hohen Vignol-Schienen auf eichenen Querschwellen. Die ganze Länge der zu bauenden Strecke betrug ca. $7\frac{1}{4}$ Meilen (54,1 Kilm.), davon in Braunschweig 35,42 Kilm., und berechneten sich die durchschnittlichen Baukosten pro Meile auf 220 690 Thlr. Stationen wurden errichtet bei Schöppenstedt, Jerxheim (Hühlsdamm) und bei Neu-Wegerleben. Die Fertigstellung der Bahnstrecke ward im Frühling 1843 vollendet, so daß der für die Eröffnung der ganzen Linie von Braunschweig bis Magdeburg vereinbarte Termin am 15. Juli 1843 bequem innegehalten werden konnte. Von diesem Termin an hat der Betrieb ungestört stattgefunden, nachdem durch Gesetz vom 23. Juni 1843 die für Braunschweig-Sarzburg erlassene Bahnordnung auch für diese Linie anwendbar erklärt war. Mit der anschließenden Magdeburg-Salberstädter bezw. der Magdeburg-Leipziger Bahngesellschaft, welche letztere die Betriebsführung auch zwischen Magdeburg und Salberstadt vertraglich übernommen hatte, wurden Vereinbarungen wegen gemeinschaftlicher Tarife und durchgehender Wagen nach Magdeburg, Berlin und Leipzig getroffen. Zwischen Braunschweig und Magdeburg wurden täglich zwei durchgehende Fahrten in jeder Richtung gemacht, bei einer Fahrtdauer von $3\frac{3}{4}$ Stunden. Der Fahrpreis betrug für diese Strecke 2 Thlr. 8 Sgr. in I., 1 Thlr. 14 Sgr. in II. und 28 Sgr. in III. Wagenklasse bei 50 Pfd. Freigepäck. Für die Güterbeförderung bestanden anfänglich auch nur drei verschieden tarifirte Classen: Eilfracht — Güterfracht — Produktenfracht; zur letzteren Classe gehörten fast alle landwirthschaftlichen sowie die Bergbauprodukte, Mauersteine, Bau- und Nutzholz etc. Danach stellten sich die Transportkosten zwischen Braunschweig und Magdeburg

für den Ctr.	Eilgut	—	gewöhnl. Gut	—	Produkte
auf 8 Sgr.	10 Pfg.	auf 5 Sgr.	5 Pfg.	auf 4 Sgr.	2 Pfg.

Im Betriebe des Braunschweig'schen Staates standen somit seit dem Sommer 1843 im ganzen 98,95 Kilm. Eisenbahnen, wovon 63,94 Kilm. in Braunschweig, 16,33 Kilm. in Hannover und 18,58 Kilm. in Preußen gelegen waren. Die Einnahmen daraus beliefen sich

im Personenverkehr:	im Güterverkehr:
---------------------	------------------

1843 auf	81029 Thlr.	4 Sgr.	4 Pfg.	—	40127 Thlr.	1 Sgr.	9 Pfg.
1844 „	140260 „	23 „	11 „	—	78136 „	9 „	5 „

Es ist hieraus ersichtlich, eine wie große Verkehrssteigerung auf den Braunschweig'schen Eisenbahnen durch Eröffnung der Verbindung mit Magdeburg eintrat, die sich namentlich auf der beiden Linien gemeinsamen Strecke von Wolfenbüttel nach Braunschweig fühlbar machen mußte. Dieser Umstand war jedoch von der Verwaltung schon vorgesehen, die sobald das Zustandekommen der Bahn nach Magdeburg gesichert war, die Anlegung eines zweiten Gleises auf jener Strecke in Aussicht genommen hatte. Zu diesem Zwecke wurde denn auch von der Stände-Versammlung im Februar 1842 die Summe von 190 000 Thlrn. bewilligt. Die Fertigstellung dieses zweiten Gleises ließ sich jedoch erst gegen Ende des Jahres 1843 bewirken.

*) Insgesamt wurden von diesem Landtage 2 123 000 Thlr. für Eisenbahnzwecke bewilligt.

Durch den Bau der Eisenbahn von Braunschweig nach Magdeburg, deren Weiterführung nach Hannover und Minden vertraglich gesichert erschien, hatte die Braunschweig'sche Regierung ihr Ziel erreicht und dem Lande unzweifelhaft einen eminenten Vortheil verschafft. Denn damit war nun entschieden, daß die Eisenbahnverbindung von Berlin nach dem Westen durch Braunschweig gehen werde, und damit die Gefahr den bisherigen Durchgangsverkehr zu verlieren, glücklich vom Lande abgewendet, zumal da sich im Jahre 1843 auch eine Gesellschaft für den Bau der Bahn zwischen Minden und Köln gebildet hatte, die als Köln-Mündener Eisenbahn-Gesellschaft am 18. December 1843 Allerhöchst concessionirt ward.

Wenn nun auch bis zur Fertigstellung dieser Bahnen noch längere Jahre vergehen sollten, so hatte doch Braunschweig jetzt schon verhältnißmäßig früh eine schnelle Eisenbahnverbindung mit der Elbe bei Magdeburg, mit Berlin, Halle, Leipzig und Dresden erlangt, woraus dem ganzen Lande große Vortheile erwuchsen. Ueberdies war die wichtige Bahnverbindung mit Hannover bereits in Angriff genommen, deren Weiterbau nach Hamburg und Bremen doch nur eine Frage der Zeit sein konnte. *)

Der Bahnbau Hannover-Braunschweig hatte dadurch eine gewisse Verzögerung erfahren, daß die Königl. Hannoversche Regierung nach längeren Erwägungen zu dem Entschluß gelangt war, diese Bahn in eigener Regie zu bauen und zu betreiben, statt wie früher in Aussicht genommen war, damit eine Gesellschaft zu betrauen. In Folge dessen wurden anderweite Abmachungen zwischen beiden Staaten erforderlich, die in dem Vertrage vom 9. März 1842 niedergelegt wurden. Danach sollte diese Bahn gleichzeitig sowohl auf Hannover'schem wie auf Braunschweiger Gebiet und zwar längstens bis Ablauf des Jahres 1844 fertiggestellt und eröffnet werden. Der Bahndamm wird zweigleisig angelegt, aber zunächst nur ein Gleis mit der normalen Spurweite von 4' 8 $\frac{1}{4}$ " engl. hergestellt. Die Festsetzung der Fahr- und Transportpreise bleibt jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten. Ueber die Einrichtung eines durchgehenden Betriebes soll noch besondere Uebereinkunft getroffen werden. Die Grenzsteuerkontrolle soll so geregelt werden, daß dadurch der Betrieb der Bahn möglichst wenig belästigt wird.

Die IV. Braunschweig'sche Stände-Versammlung bestätigte im Februar 1843 diesen Vertrag unter Bewilligung der erforderlichen Mittel bis zum Betrage von 545000 Thlrn. und mit Zustimmung, daß dieselben gegen 3 $\frac{1}{2}$ % Verzinsung aus der Herzogl. Leihhauskasse entnommen werden durften, wie dies auch schon bezüglich der früheren Eisenbahn-Baukosten gestattet worden war. Die Bauarbeiten wurden darauf energisch in Angriff genommen, nachdem man sich mit Hannover wegen des Uebergangspunktes über die Grenze nördlich des Dorfes Sierste verständigt hatte. Die Länge der so auf Braunschweiger Terrain zu bauenden Strecke betrug 2 $\frac{3}{8}$ Meilen = 18,6 Kilm. und die Kosten 545000 Thlr. Darin war nur „eine“ Station bei Vechelde vorgesehen. Die Konstruktion des Oberbaues war dieselbe, wie bei Braunschweig-Öscherleben. Einen erheblichen Kostenaufwand von 202831 Thlrn. verursachte aber noch der Umbau der Bahnhof-Anlagen in Braunschweig. Diese, ursprünglich nur für die Harzburger Linie bestimmt, hatten sich schon nach Eröffnung der Verbindung mit Magdeburg als nicht mehr ausreichend erwiesen und erheischten jetzt dringend eine dem zu erwartenden Verkehrszuwachs entsprechende Erweiterung, wobei man darauf Bedacht nahm, das Hauptempfangsgebäude monumental in einer der Landes-

*) Wie groß schon damals das allgemeine Interesse für den Eisenbahnverkehr war, geht daraus hervor, daß im Jahre 1843 u. ff. eine eigene Eisenbahn-Zeitung in Braunschweig erschien.

hauptstadt würdigen Weise auszugestalten, auch eine Restauration darin einzurichten. Außerdem waren noch ein Wagenschuppen, eine Lokomotiv-Nemise sammt Wasserstation, Schlosserei und Schmiede, eine Stellmacherei und zwei Kohlenschuppen neu zu bauen. Auch für den Güterverkehr wurden zwei getrennte Gebäude von entsprechendem Umfange errichtet, das eine für das ankommende, das andere für das abgehende Gut, wie denn das ganze städtische Terrain um den Bahnhof herum eine anderweite Gestaltung und Verschönerung erhielt. Diese Bauausführungen wurden in den Jahren 1843--45 hergestellt.

Da der Bau der Strecken sowohl auf Braunschweiger wie auf Hannover'scher Seite zu Beginn des Jahres 1844 soweit vorgeschritten war, daß einer baldigen Inbetriebnahme der Bahn nichts im Wege stand, so ward am 1. Mai 1844 der vorbehaltene Vertrag über die Betriebsführung geschlossen. Diefes wurde darin ganz der Königl. Hannover'schen Eisenbahn-Verwaltung überlassen, wobei von der Braunschweig'schen Verwaltung die Bahnhof= und Betriebsanlagen in Vechelde und Braunschweig unentgeltlich zur Benutzung gestellt wurden. Dafür hatte die betriebsführende Verwaltung für jede über die Braunschweig'sche Strecke beförderte Person und jeden Centner Waaren eine feste Vergütung zu zahlen.*) Für Reisende IV. Cl. mußten die Wagen aber von Braunschweig beigestellt werden, da in Hannover nur drei Wagenklassen eingeführt werden sollten. Diese Wagen verkehrten denn auch nur zwischen Braunschweig und Vechelde, in Folge dessen die für Reisende dieser Classe zu zahlende Vergütung um 1 Pfg. sich ermäßigte. Der Bahnhof= und Abfertigungsdienst in Braunschweig blieb von der Braunschweig'schen Verwaltung zu besorgen, die sich auch das Recht wahrte, auf ihrer Strecke bis Vechelde besondere Züge verkehren zu lassen. Zur Erleichterung der Grenzsteuer- und Sollkontrolle wurde am nämlichen Tage eine besondere Vereinbarung getroffen. Die Eröffnung der Bahn für den öffentlichen Verkehr ward auf den 19. Mai festgesetzt und dieser Termin auch thatsächlich innegehalten. Damit hatte also Braunschweig nun auch die gewünschte Bahnverbindung mit Hannover, deren Weiterführung von da nach Westen und Norden nicht lange auf sich warten ließ.

Sunächst wurden 3 Züge in jeder Richtung täglich gefahren und betrug das Fahrgeld

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	
nach Hannover	38	— 26	— 16	—	gGr.
„ Vechelde	9	— 6	— 4	— 3	„

Dabei bemühte man sich den Verkehr mit der Bahn möglichst zu erleichtern, wie es durch die vom Staatsministerium erlassenen Regulative vom 16. Mai 1844 und vom 26. Mai 1846 über die Behandlung des Waaren-Transports hinsichtlich der Sollabfertigung geschah. Für den Personenverkehr war die durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 30. Januar 1845 zugelassene Legitimation der Eisenbahn-Reisenden mittels bloßer Paßkarten von großer Bedeutung.**)

Die Waarenfracht betrug nach Hannover 2 gGr. per Ctr. und 6 Thlr. | per
 „ Vechelde 6 Pfg. „ „ „ 1 „ 12 gGr. | Wagen-
ladung.

Im Eigenthum des Braunschw. Staates waren somit Ende 1844 schon 117,59 kilm. Eisenbahnen vorhanden, davon in Braunschweig selbst gelegen 82,58 kilm., wovon die

*) Diese Vergütung betrug für jeden Fahrgast in I.—III. Cl. 7 Pfg., in IV. Cl. 6 Pfg. per Meile; beim Güter-Transport 2 Pfg. per Ctr. und Meile, für Eilgut das Doppelte, während für Rohprodukte sich der Satz auf 1 1/2 Pfg. ermäßigte. Für Equipagen, Hunde, Pferde und Vieh die Hälfte des tarifmäßigen Fahrgeldes.

**) Dahin gehört auch die durch Gesetz vom 10. März 1848 erfolgte Einführung des Soll-Centners als einheitliches Eisenbahngewicht für die Frachtberechnung = 100 Soll-Pfd. oder 106^{1/2} 1727 Pfund Braunsch.

Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel (11,75 Rilm.) zweigleisig war. Die gesammten Anlagekosten dafür beliefen sich auf 3298000 Thlr. Aber auch auf der Hannover'schen Strecke machte sich bald die Anlage eines zweiten Gleises nothwendig, wofür im Jahre 1846 von der V. Ständerversammlung die nöthigen Mittel von 105000 Thln. bewilligt wurden.

Am 1. October 1845 ward von der Herzogl. Braunschweig-Lüneburg'schen Eisenb.-Commission eine neue Betriebs-Ordnung nebst Tarif für die Herzogl. Braunschweig'sche Eisenbahnen erlassen.

Die Betriebsergebnisse in den ersten Jahren des Eisenbahn-Verkehrs enthält nachstehende Tabelle:

Es betrug die Zahl:

im Jahr	der Reisenden	der Einnahmen aus						im Ganzen		
		Personen-Verkehr		Güter-Verkehr		Sonstigen				
		Thlr.	gGr. Pfg.	Thlr.	gGr. Pfg.	Thlr.	gGr. Pfg.	Thlr.	gGr. Pfg.	
1838/39	324 966	35 928	10 —	208	22 4	1 580	1 8	37 717	10 —	
1840	247 202	29 496	1 —	2 166	1 2	1 837	19 1	33 499	21 3	
1841	270 541	39 625	1 5	16 556	5 8	1 444	3 1	57 625	10 2	
1842	289 454	46 037	6 —	29 065	9 11	5 572	13 6	80 675	5 5	
1843	337 979	87 708	20 6	36 431	15 4	5 188	22 3	129 329	10 1	
1844	440 802	137 074	9 4	75 000	2 6	8 256	17 5	220 331	5 6	
1845	501 666	150 279	21 4	85 370	23 2	3 494	4 3	239 145	— 9	

An Betriebsmitteln waren im Jahre 1845 vorhanden:

14 Lokomotiven,

54 gedeckte und offene Personenwagen,

80 gedeckte und offene Lastwagen.

Dieselben vermehrten sich bis zum Jahre 1850 auf

20 Lokomotiven,

48 bedeckte und offene Personenwagen,

131 bedeckte und offene Lastwagen. *)

Nachdem solchergestalt die Eisenbahnverbindung Braunschweigs nach allen Richtungen sicher gestellt erschien, trat nunmehr eine längere Pause im Bahnbau ein, während dessen die übrigen Deutschen Staaten sich angelegen sein ließen, auch ihre Gebiete dem Eisenbahnverkehr zu erschließen. Und indem überall das Bestreben hervortrat, die einzelnen Bahnbezirke miteinander in Verbindung zu setzen, bildete sich allmählig ein immer dichteres Netz von Eisenbahnen in Deutschland aus. Darauf war von wesentlichem Einfluß die fortschreitende Anwendung der elektrischen Telegraphie, die sowohl für den Betrieb der Eisenbahnen wie für den allgemeinen Verkehr große Erleichterungen brachte. **)

In Braunschweig konnte man die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens abwarten, nachdem man gleich anfänglich auf die Gestaltung einen die Interessen des Landes wahren den maßgebenden Einfluß geübt hatte. Man ließ sich deswegen hier zunächst angelegen sein, die vorhandenen Linien auszubauen und mit den nöthigen Betriebsmitteln auszurüsten. So bewilligte der VI. ordentl. Landtag 178802 Thlr. für Eisenbahnzwecke,

*) von Amberg: Betriebsergebnisse der Herzogl. Braunschweig'schen Eisenbahnen im Jahre 1849, Braunschweig, Vieweg & Sohn 1850.

**) Am 1. October 1849 ward die Staats Telegraphenlinie von Berlin über Braunschweig-Hannover-Cöln nach Aachen als erste in Deutschland dem Privatverkehr des Publikums freigegeben; 1—20 Worte kosteten von Berlin bis Magdeburg 1 Thlr. 2 Sgr., nach Hannover 2 Thlr. 8 Sgr.

darunter 100302 Thlr. für einen Güterschuppen in Braunschweig, 40000 Thlr. für Beschaffung von Wagen und 35000 Thlr. zu einem Geschäftsgebäude für die Eisenbahn und Postdirektion. Und der folgende VII. ordentl. Landtag bewilligte sogar lt. Landtagsabschied vom 7. November 1853 zu gleichen Zwecken 420000 Thlr., nämlich:

137 000	Thlr.	für Lokomotiven und Güterwagen,
97 000	„	„ Verbesserung der Gleise,
138 000	„	„ Vervollständigung der Bahnhofsanlagen in Braunschweig,
7 000	„	„ Einrichtung von Gasbeleuchtung das.,
9 000	„	„ Anlage einer Schwellen-Inprägniranstalt,
16 000	„	„ Vervollständigung der Telegraphenleitungen,
15 000	„	als Rest der Baukosten für das neue Direktionsgebäude.

Allerdings blieb auf diese Weise der südliche langgestreckte Theil des Herzogthums noch längere Zeit ohne Eisenbahnverbindung; erst als Anfangs der 50er Jahre in Hannover das Bedürfnis hervortrat, eine Bahnverbindung mit der Universitätsstadt Göttingen und weiter mit Cassel herzustellen, war auch die Zeit gekommen, jene Braunschweig'schen Landestheile an das schon vorhandene Eisenbahnnetz anzuschließen. Die Bahn Hannover-Göttingen mußte durch Braunschweig'sches Gebiet geführt werden, wenn auch nur auf einer kleinen Strecke von 12,5 Kilm., aber die Herzogliche Eisenbahn-Verwaltung, welche inzwischen durch Gesetz vom 19. März 1850 mit der Postverwaltung zu einer neuen, dem Staatsministerium direkt unterstellten Behörde, der Herzoglichen Eisenbahn- und Postdirektion vereinigt worden war, nahm hieraus Veranlassung, einen Eisenbahnanschluß an jenen hannoverschen Bahnbau von Borssum aus zu suchen, der geeignet war, nicht bloß die südlichen Gebietstheile aufzuschließen, sondern auch eine Verbindung der Stadt Braunschweig mit Cassel und weiter mit Frankfurt und dem südwestlichen Deutschland herzustellen. Die hierbei nothwendigen Vereinbarungen mit der hannoverschen Regierung wurden in dem Staatsvertrag vom 3. November 1852 getroffen. Darin ward festgesetzt, daß die Braunschweig'sche Anschlußbahn, die sogenannte Südbahn von Borssum aus über Ringelheim, Seesen und Gandersheim nach dem gemeinschaftlichen Bahnhofe bei Kreienzen geführt werden sollte, wobei sich Hannover das Recht wahrte, demnächst von Seesen aus eine Bahn nach dem Oberharz und nach Goslar zu bauen. Solange dies nicht geschehen, sollte nach einem Separatartikel vom gleichen Tage die Bahnstrecke zwischen Goslar und Seesen für die Fahr- und Frachtgeldberechnung um 2 Meilen gekürzt werden zu Gunsten des Goslarer Verkehrs; den Ausfall tragen beide Staaten pro rata ihrer Streckenlänge.

Nachdem der Landtag im Frühjahr 1853 den Bau der Südbahn genehmigt und die erforderlichen Mittel dafür bewilligt hatte, wurden die Arbeiten noch im selben Jahre in Angriff genommen. Da es indeß bei Ausführung dieser 60,5 Kilm. langen Linie, wovon in Braunschweig 34,97 gelegen waren, bei dem kuppigten Terrain größere Schwierigkeiten zu überwinden galt, so verzögerte sich die Fertigstellung bis ins Jahr 1856. Am 6. August dieses Jahres konnte jedoch der durchgehende Betrieb auf der ganzen Strecke von Borssum bis Kreienzen eröffnet werden, nachdem bereits am 1. August 1854 der Betrieb auf der hannoverschen Südbahn von Alfeld über Kreienzen nach Göttingen aufgenommen war. Die Verbindung mit Cassel ward am 23. September 1856 hergestellt.

Durch diese neueren Bahnbauten erlangten die Eisenbahnstrecken im Braunschweig'schen Staatsbesitz eine Länge von 178,09 Kilm., von denen 159,45 Kilm. auch vom Braunschweig'schen Staate betrieben wurden und 117,55 Kilm. im Lande selbst gelegen waren.

Bei diesem Anfang der staatlichen Eisenbahnlinien, deren finanzielle und wirtschaftliche Bedeutung von Jahr zu Jahr stieg, erwies sich die Verwaltung in der bisherigen Weise durch die Eisenbahn- und Postdirektion allein nicht mehr als ausreichend. Es wurde deshalb durch Verordnung vom 10. Januar 1855 eine Neuorganisation dergestalt vorgenommen, daß zunächst unter jener Direktion eine Oberbetriebs-Inspektion in Braunschweig für das gesamte Bahnnetz eingesetzt wurde. Von dieser ressortirten: eine Bahnbau-Inspektion, eine Maschinen-Inspektion und eine Betriebs-Inspektion; auch ward in Braunschweig ein besonderes Telegraphen-Amt errichtet. Von den Stationen erhielten die größeren die Bezeichnung als Bahn- (und Post-)Aemter, die kleineren als Bahn- (und Post-)Expeditionen. Zu ersteren wurden an der nun zu eröffnenden Südbahn durch Verordnung vom 14. Juli 1856 nur Wandersheim und Kreienzen ernannt, während Salzgitter, Borsum, Lutter a. B. und Ringelheim unter die Bahnerpeditionen einrangirt wurden; Gielde, Neuckrug und Meehausen galten als bloße Haltestellen.

Durch Gesetz vom 11. Februar 1856 war die für die älteren Linien bestehende Bahnordnung vom 9. September 1840 auch für diese neue Südbahn gültig erklärt worden, und ward später am 20. November 1863 auch auf die im Herzogthum liegende Strecke der hannoverschen Südbahn übertragen.

Die Herstellung der Braunschweig'schen Südbahn hatte übrigens nicht unerheblich höhere Kosten verursacht, als ursprünglich angenommen war. Der dafür vom Landtag bewilligte Betrag von 2980000 Thlrn. war um 171705 Thlr. *) überschritten worden. Diese Mehrausgabe ward zwar durch den Ausschuß der Landesversammlung genehmigt, dem durch den Landtagsabschied vom 5. September 1855 generell die Ermächtigung hierzu ertheilt war. Da sich aber derartige Etatsüberschreitungen beim Bau und Betrieb der Verkehrsanstalten mehrten, so wurde diese Ermächtigung demnächst durch den XI. ordentlichen Landtag vom Jahre 1863/64 auf den Betrag von 100000 Thlrn. für den einzelnen Fall und auf 250000 Thlr. für die dreijährige Finanzperiode beschränkt. Außerdem fühlte sich dieser Landtag auch noch veranlaßt zu beschließen, daß dem von ihm eingesetzten Ausschusse künftig alle Rechnungen, Abschlüsse, Akten etc. der Eisenbahn-Verwaltung zur Einsicht vorgelegt werden sollten.

Im Allgemeinen hatte übrigens die Landesvertretung keine Ursache mit den Ergebnissen des Betriebs der staatlichen Verkehrsanstalten unzufrieden zu sein, da die jährlichen Ueberschüsse namentlich der Eisenbahn-Verwaltung eine stetige erfreuliche Zunahme zeigten. In solchen Ueberschüssen wurden nämlich in den einzelnen Finanzperioden folgende Beträge vorgesehen:

Im Etatsjahr 1849	aus dem Eisenbahnbetrieb allein	= 157652 Thlr.;
„ 1850	„ „ „ „	= 140000 „ **)
„ 1851	aus dem Eisenb. u. Postbetrieb zusammen	= 200000 Thlr.;
„ 1852/54	„ „ „ „	= 600000 „
„ 1855/57	„ „ „ „	= 810000 „
„ 1858/60	„ „ „ „	= 1155000 „
„ 1861/63	„ „ „ „	= 1340000 „
„ 1864/66	„ „ „ „	= 1602000 „
„ 1867/69	aus dem Eisenbahnbetrieb allein	= 3000000 „

*) Dieser Betrag stellte sich übrigens bei der endgültigen Abrechnung um 3020 Thlr. 23 Sgr. 7 Pfg. niedriger (Landtags-Abschied vom 10. November 1867).

**) Hier ist anscheinend der in den Reservefond zu stellende Betrag schon in Abzug gebracht, was früher nicht geschehen war.

Ungeachtet solcher günstigen Resultate bestanden wenig Bedenken das staatliche Eisenbahnetz noch mehr zu erweitern durch den gewünschten Anschluß der beiden bedeutenden Städte Helmstedt und Solzmünden. Ersterer war besonders deswegen wichtig, weil dabei zugleich die reichen Braunkohlen-Ablagerungen zwischen Schöningen und Helmstedt aufgeschlossen werden konnten, die sich ebenfalls im Eigenthum des Staates befanden. Die Regierung hatte denn auch schon im Jahre 1854 die nöthigen Vorarbeiten für eine Bahnverbindung von Jerxheim über Söllingen, Schöningen mit seinem Zoolbad und Büddenstedt nach Helmstedt ausführen lassen, und der im Sommer des Jahres 1856 einberufene Landtag bewilligte für die Ausführung dieser Bahn nebst einer Abzweigung von Büddenstedt nach den Kohlenwerken den Betrag von 1063000 Thlrn., die successive bei der Herzogl. Leihhauskasse gegen Ausstellung von 4% auf den Inhaber lautenden Landschuld-Verschreibungen aufgenommen werden sollten.

Der Ausbau der 21,77 Kiln. langen eingleisigen Hauptstrecke dieser Bahn zwischen Jerxheim und Helmstedt war in zwei Jahren vollendet, und konnte dieselbe schon am 20. Juli 1858 in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben werden. Die Fertigstellung der Anschlußstrecke von Büddenstedt nach den Kohlengruben bei Trendelbusch verzögerte sich dagegen bis in's Jahr 1864, wo die Betriebseröffnung dieser 4,22 Kiln. langen Reststrecke am 1. October erfolgte.

In Helmstedt und Schöningen wurden Bahn- und Postämter errichtet, während in Büddenstedt und Söllingen nur Bahn-Expeditionen gebildet wurden. Die Bahnordnung vom 9. September 1840 ward für die Hauptlinie durch Gesetz vom 31. Mai 1858 und für die Anschlußstrecke nach Trendelbusch durch Gesetz vom 7. Juni 1864 für gültig erklärt.

Die Weiterführung der Südbahn über Kreienzen hinaus bis Solzmünden stieß auf größere Schwierigkeiten, die einerseits aus den ungünstigen Terrain-Verhältnissen, andererseits aus einer gewissen Rivalität der Hannover'schen Regierung entsprangen, welche letztere die gleichzeitig projektirte Verbindung dieser Strecke über Hörter, Altenbecken, Paderborn mit der im Jahre 1853 eröffneten und im Eigenthum des Preussischen Staates befindlichen Westphälischen Eisenbahn keineswegs gern sah, weil solchergestalt eine direkte, das Königreich Hannover umgehende Bahn nach dem Westen geschaffen ward. Es wurden deswegen der nothwendigen Ueberführung dieser neuen Bahn über die Hannover'sche Südbahn bei Kreienzen viele Schwierigkeiten in den Weg gelegt, deren Hebung langwierige Verhandlungen erforderte. Nachdem jedoch schon im Winter 1860 vom X. ordentlichen Landtag für den Bau der Solzmindener Bahn 4400000 Thlr. ausgeworfen*) und unterm 23. Februar 1861 ein Staatsvertrag zwischen Braunschweig und Preußen abgeschlossen worden war wegen Herstellung dieser Bahnverbindung, die von beiden Theilen staatseitig gebaut und gesondert von jedem Staate bis zur Grenze bezw. der zu vereinbarenden Betriebs-Wechselstation (Solzminden oder Hörter) betrieben werden sollte, kam schließlich am 30. December 1864 auch mit der Hannover'schen Regierung eine Vereinbarung bezüglich der fragl. Ueberführung zu Stande, indem derselben als Gegenleistung die Ueberführung einer von Hildeheim nach Gozlar zu bauenden Bahn über die Braunschweig'sche Südbahn zugestanden und gewisse tarifarische Erleichterungen für den Uebergangsverkehr in Kreienzen bewilligt wurden.

*) Von dieser Summe wurden 440000 Thlr. auf Beschluß des XI. ordentl. Landtags aus den Ueberschüssen der Eisenbahn- und Postkasse gedeckt. Außerdem war dieser Landtag in der angenehmen Lage, aus den nämlichen Ueberschüssen weitere 451000 Thlr. für die Anschaffung zweier neuen Lokomotiven und zur Vermehrung des Wagenparks, sowie 17000 Thlr. als Rest für die Vergrößerung des Direktionsgebäudes entnehmen zu können.

Die Fertigstellung der Holzmindener Bahn bis zur Grenze zum Anschluß an die gleichzeitig zu vollendende Bahn von Altenbecken dahin hatte vertragsmäßig bis Ende 1864, spätestens bis Ende 1865 zu geschehen und zwar zunächst nur eingleisig. Jedenfalls sollten darauf aber mindestens 3 Züge täglich in jeder Richtung gefahren werden für den durchgehenden Verkehr von Berlin nach dem Rhein, nämlich 1 Schnellzug mit 9 Min. Fahrzeit per Meile, ungerechnet die Aufenthalt, 1 Personenzug mit 14 Min. Fahrzeit und 1 Güterzug. — Hinsichtlich des Betriebswechsels wurde demnächst in einem weiteren Vertrage vom ^{31. Januar}~~18. Februar~~ 1865 vereinbart, daß derselbe in Holzminden geschehen, und die Braunschweig'sche Strecke ab Grenze bis dahin von der Königl. Preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn mitbetrieben werden solle. Letztere hatte für die Mitbenutzung des Bahnhofes Holzminden jährlich 500 Thlr. an die Braunschweig'sche Verwaltung zu zahlen und für jede von Preuß. Maschinen auf der Braunschweig'schen Strecke gefahrene Zugmeile 2½ Thlr.

Die Fertigstellung und Eröffnung der 44,5 Kilm. langen Strecke Kreiensen-Holzminden erfolgte denn auch noch innerhalb der vereinbarten Frist am 1. October 1865; das Reststück dagegen von Holzminden bis zur Landesgrenze von nur 2,16 Kilm. Länge konnte wegen der im Jahre 1866 eingetretenen kriegeriſchen Ereignisse nicht vor dem 18. Mai 1868 dem Betriebe übergeben werden, sodaß erst von diesem Tage an der durchgehende Betrieb auf dieser Linie eingeführt werden konnte, trotzdem auf Preuß. Seite die Strecke Altenbecken-Hörter schon am 1. October 1864 und von Hörter bis zur Landesgrenze am 10. October 1865 vertragsmäßig fertiggestellt war.

Auf dieser Linie wurden in Holzminden und Stadtoldendorf Bahn- und Postämter errichtet, in Naensen und Vorwohle bloße Expeditionen. Die Bahnordnung von 1840 ward auch hier durch Gesetz vom 11. April 1865 eingeführt und gleichzeitig für die in Braunschweig gelegene Strecke der von der Hannover'schen Regierung in Ausführung des Separat-Art. 3 zum Staatsvertrage vom 13. November 1837 bezw. des Vertrages vom 3. November 1852 erbauten Bahn von Vienenburg nach Goslar. Letztere Strecke war nur 2,30 Kilm. lang und ward der Betrieb darauf am 23. März 1866 eröffnet und zwar durch die Braunschweig'sche Eisenbahn-Direktion, welche laut Vereinbarung vom 16. Februar 1866 die Betriebsführung auf der ganzen Bahn Vienenburg-Goslar gegen eine jährliche Pauschal-Vergütung von 5200 Thlrn. und 5 Grsch. für jede darauf geleistete Achsemeile übernommen hatte, während alle Einnahmen der Bahn incl. Pächte und Mithen der Hannover'schen Verwaltung zuzusammenfließen, die dafür aber auch die Unterhaltung, und im Allgemeinen auch die Schadenersatzkosten zu tragen hatte.

Aber schon der im December desselben Jahres 1866 zusammenberufene XII. ordentliche Landtag des Herzogthums sah sich vor neue große Aufgaben im Eisenbahnwesen gestellt. Zunächst hatte die Regierung den Wunsch durch eine Bahnverbindung zwischen Jerxheim und Borssum eine direkte um rund 20 Kilm. kürzere Verbindung der Südbahn mit der Magdeburg-Salberstädter Bahn herzustellen, zumal der bisherige Umweg über Wolfenbüttel mit manchen Erschwerungen im Betriebe bei dem immer zunehmenden Verkehr verbunden war. Dieser letztere ließ sogar schon die Ausführung des zweiten Gleises auf dieser stark befahrenen Durchgangslinie Jerxheim-Borssum-Holzminden-Grenze nothwendig erscheinen. Der Landtag erkannte die Nothwendigkeit dieser Sorderungen an und bewilligte dafür 2747000 Thlr. nebst 195627 Thlrn. für entsprechende Erweiterung des Bahnhofes Jerxheim. Außerdem waren noch 229500 Thlr., die der Bau der Holzmindener Bahn gegen

den Anschlag mehr gekostet hatte, auf den neuen Etat zu übernehmen, und die Anlagekosten der erst später angelegten Haltestelle Deenzen.

Serner galt es den lang gehegten Wunsch einer Bahnverbindung zwischen Braunschweig und Helmstedt nun endlich zu erfüllen, und wurden hierfür von eben diesem Landtag 2 Millionen Thaler bewilligt, unter der Voraussetzung, daß die Weiterführung der Bahn bis Magdeburg zuvor gesichert sei.

Im weiteren wurden noch von diesem XII. Landtage ausgeworfen:

800 000 Thlr. für eine Bahn von Eesen über Wittelde bis zur Landesgrenze bei Badendhausen zur Verbindung mit der von der Königl. Eisenb.-Direktion Hannover ausgebauten Linie Northeim-Nordhausen bei Herzberg, die sogenannte Südharzbahn.

95 000 Thlr. Kostenbeitrag für die der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft concessionierte Linie Nordhausen-Herzberg, die bei Walkenried auch Braunschweig'sches Gebiet auf eine Länge von 6,307 Rilm. durchzog.

150 000 Thlr. zur außerordentlichen Verwendung für Eisenbahnzwecke im Allgemeinen.

Der sich somit ergebende Gesamtbetrag von 3 045 000 Thlrn. sollte durch eine Anleihe aufgebracht werden.

Zur Beschaffung von 10 Stück Lokomotiven und 171 Gepäc- und Güterwagen wurden endlich noch 984 292 Thlr. 22 Sgr. 7 Pfg. aus den vom Vorjahre verbliebenen Ueberschüssen der Eisenbahn- und Postkasse angewiesen.

Bei diesen großartigen Aufwendungen von Staatsmitteln für Eisenbahnzwecke war es nur gerechtfertigt, wenn der Landtag die Verrechnung und Verwendung der Eisenbahn-Erträge für künftige seiner genauen Kontrolle unterwarf und darüber gleichzeitig bestimmte Festsetzungen traf. —

Was die Ausführung der nach obigen Beschlüssen der Landesvertretung zu erbauenden neuen Bahnen betrifft, so war wegen der Linie Borssum-Jeryheim bereits am 5. März 1866 ein bezügl. Staatsvertrag geschlossen worden auf Grund des Separat-Artikels 1 zum Staatsvertrage vom 23. Februar 1861, worin die Gewährung thunlichster Erleichterungen für den Durchgangsverkehr über Holzminden nach dem Rheine namentlich mit Rücksicht auf die Post- und Militärtransporte beiderseits verabredet war. Die Bahn sollte danach über den sogenannten Mattier-Soll bei Winnigstedt geführt werden, wobei auch ein kleines Stück Preuß. Terrain in der Seldmark Rodlum von 383 Preuß. Ruthen (1,45 Rilm.) Länge durchschnitten ward. Die ganze Linie war 21,80 Rilm. lang, wovon also der größte Theil von 20,35 Rilm. auf Braunschweig entfiel. Dementsprechend war auch der Bau ganz von der Braunschweig'schen Regierung auszuführen, ebenso der Betrieb. Preußen behielt sich nur für die in seinem Gebiet belegene Strecke die allgemeinen Sicherheits- und Polizeirechte vor, und gestand — so lange sich die Bahn im Eigenthum und Betriebe des Braunschweig'schen Staates befinden würde, — Freiheit von Grund- und Gewerbesteuer und ähnlichen öffentlichen Abgaben zu. Nach Verlauf von 30 Jahren ward jedoch Preußen ein Ankaufsrecht seiner Strecke eingeräumt gegen Erstattung der darauf verwandten Anlagekosten; aber auch für den Fall der Ausübung dieses Rechts soll der einheitliche Betrieb der ganzen Strecke mit gleichen Tarifen etc. stets gewahrt bleiben. Transitgebühren dürfen dabei nicht beansprucht, und 1 Postwagen muß in den Personenzügen stets unentgeltlich befördert werden.

Diese Linie, für welche ebenfalls die alte Bahnordnung von 1840 durch Gesetz vom 18. März 1867 für gültig erklärt war, ward am 1. Juli 1868 dem Betriebe übergeben, wobei auf dem Mattier-Soll eine Station als Bahn-Expedition eingerichtet ward.

Der Staatsvertrag mit Preußen wegen des Baues der Linie Braunschweig-Helmstedt bezw. deren Weiterführung über Eisleben nach Magdeburg kam erst am 27. Mai 1868 zu Stande, da man in Braunschweig zunächst eine möglichst direkte Verbindung über Helmstedt-Genthin mit Berlin anstrebte, unter Umgehung von Magdeburg, wogegen aber sowohl seitens dieser Stadt, wie auch von der Potsdam-Magdeburger Bahn-Gesellschaft und nicht zuletzt vom Preuß. Militärſiskus entschieden Verwahrung eingelegt ward. In diesem Vertrage ward zugleich auch noch ein Bahnanschluß von Eisleben über Schöningen nach Jeryheim vorgesehen und weiter bestimmt, daß der Bau und Betrieb der Bahn seitens beider paktirender Staaten der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft überlassen und unter gleichen Bedingungen concessionirt werden solle, mit Ausnahme der Strecke Braunschweig-Helmstedt, die von der Braunschweig'schen Regierung hergestellt und betrieben werden mußte.

Der Privatgesellschaft wurde erlaubt, zwischen Schöningen und Jeryheim zunächst das vorhandene Gleis der Braunschweig'schen Staatsbahn mitzubenußen, ebenso auch die Bahnhöfe Helmstedt, Jeryheim und Schöningen nach näherer Vereinbarung; jedoch soll auf der qu. Strecke gleich ein zweites Gleis ausgeführt werden, dessen Ankauf nach 2 Jahren des Betriebs der Braunschweig'schen Regierung vorbehalten blieb.

Die Strecke Magdeburg-Eisleben-Schöningen sollte gleich Zgleisig angelegt werden. Zwischen Braunschweig und Helmstedt ward zunächst nur das Planum so breit hergestellt, um bei Bedarf ungesäumt auch hier ein zweites Gleis legen zu können.

In diesem Vertrage war auch schon der Fall vorgesehen, daß der Preußische Staat die auf seinem Gebiet gelegenen Strecken käuflich erwerben möchte; alsdann sollte er auch die in Braunschweig gelegenen Strecken der Privatbahn mit ankaufen dürfen, vorbehaltlich jedoch des Rückkaufsrechts der Braunschweig'schen Regierung gegen Ersatz aller darauf verwendeten Ankaufs- und Meliorationskosten. Aber auch im letzteren Falle soll der Betrieb der Bahn bis Helmstedt und Schöningen in Händen des Preußischen Staates verbleiben.

Die Aufsicht über die Gesellschaft, über die Sahrpläne, Tarife etc. verbleibt bei Preußen, und soll das Preuß. Eisenbahnbetriebs- wie auch das Bahnpolizei-Reglement auch für die in Braunschweig gelegenen Strecken dieser Bahn gelten. Hinsichtlich dieser Strecken ward der Herzogl. Regierung nur die allgemeine Landes- und Gerichtshoheit vorbehalten, und das Recht zur Bestellung eines besonderen Eisenbahn-Kommissars. Auf Erhebung von Grund- und Gewerbesteuer oder sonstigen öffentlichen Abgaben von der Bahngesellschaft ward beiderseits zwar verzichtet, doch ward derselben für das Concessionsrecht eine Eisenbahnabgabe nach den bezüglichlichen Preuß. Gesetzen vom 30. Mai 1853 resp. 21. Mai 1859 zu zahlen auferlegt, die jährlich im ganzen von Preußen erhoben und dann ratirlich nach der Streckenlänge auf beide Staaten vertheilt werden sollte.

Im weiteren ward in diesem Vertrage noch bestimmt, daß der Betrieb der in Rede stehenden Bahnstrecken niemals ganz eingestellt, auch nicht unterbrochen werden dürfe, daß die Anlegung der Bundestelegraphenlinie neben der Strecke unentgeltlich gestattet werden müsse, daß thunlichst durchgehende Züge oder wenigstens Wagen eingerichtet werden und direkte Abfertigung von Personen sowie Gütern stattfinden solle, wie denn

überhaupt möglichst große Erleichterungen für den Verkehr beiderseits verlangt und zugesagt wurden.

Auf Grund dieses Staatsvertrages erfolgte sodann die Concessionirung für die Bahn Magdeburg-Eisleben-Helmstedt-Schöningen-Terzheim seitens

der Preussischen Regierung am 14. December 1868,

der Braunschw. „ „ 18. Februar 1869,

worin zugleich derselben auch das Expropriationsrecht verliehen ward. —

Ähnlich dem Vorstehenden waren auch die Bestimmungen des mit Preußen am 18./27. April 1867 geschlossenen Staatsvertrages wegen des von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, die bereits in den vorhergehenden Jahren 1865/67 die Linie Halle-Nordhausen als Theilstrecke der Halle-Casseler Bahn fertiggestellt hatte, zu erbauende Linie von Nordhausen auf Herzberg bis zur Grenze des früheren Königreichs Hannover bei Mürei, die bei Walkenried das Braunschweig'sche Gebiet auf eine Länge von insgesamt 6,307 Kiln. durchschnitt. Die Herzogl. Regierung verpflichtete sich darin der ausführenden Privat-Gesellschaft außer einem Baarzuschuß zu den Baukosten den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zu überweisen, und derselben Freiheit von Grund- und Gewerbesteuer und sonstigen öffentlichen Lasten zuzugestehen. Nur die Bahnpolizei, die allgemeinen Landeshoheitsrechte und die Gerichtbarkeit behielt sich die Braunschweig'sche Regierung innerhalb ihres Gebietes vor. Die landesherrliche Bauconcession ward der Gesellschaft darauffhin am 24. September 1867 ertheilt.

Endlich wurde auch wegen des Baues der Bahn von Seesen nach Herzberg resp. Nordhausen mit Preußen ein Vertrag am 2. Mai 1868 geschlossen, wonach jede der beiden theilnehmenden Regierungen den Bau in ihrem Gebiete staatsseitig auszuführen und zu betreiben hatte, dergestalt daß Herzberg als die Betriebswechselstation gelten, und die Braunschweig'sche Verwaltung wenigstens für die ersten 5 Jahre den Betrieb bis dahin führen sollte nach näherer Vereinbarung mit der Königl. Eisenb.-Direktion in Hannover, der die Anschließstrecke Herzberg-Northheim bezw. Northheim-Mürei als Nachfolgerin der früheren Königl. Hannoverschen Staatsbahn-Verwaltung unterstellt ward. *)

An der Eisenbahnlinie Seesen-Nordhausen waren also zunächst drei Eigenthümer theilhaftig: Der Braunschweig'schen Regierung gehörte das Stück von Seesen bis zur Landesgrenze bei Badenhäusen, von da ab der Preussischen Regierung bis zur früheren Hannoverschen Landesgrenze in der Nähe von Sachsa (Mürei) und endlich der Rest bis Nordhausen der Magdeburg-Leipziger Privatbahn-Gesellschaft. Dieser letztgenannte Theil ward zuerst fertiggestellt und am 1. August 1869 dem Betriebe übergeben, nachdem durch Gesetz vom 19. Juli 1869 eine besondere Bahnpolizei-Verordnung dafür eingeführt worden, ähnlich wie sie auf den übrigen Theil dieser Bahn bestand. Hiermit erhielt also der Kreis Blankenburg ebenfalls ein — wenn auch nur kleines — Stück Eisenbahn. Bemerkenswerth war dies aber besonders insofern, als damit und mit der Zulassung der Potsdam-Magdeburger Bahn-Gesellschaft das bisherige Princip aufgegeben wurde, alle Eisenbahnen innerhalb des Herzogthums Braunschweig staatsseitig zu bauen.

Auch für die Herstellung einer direkten Bahnlinie Berlin-Lehrte-Hannover, welche Preussischerseits der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Gesellschaft bereits am 12. Juni 1867 concessionirt war, wurde ebenso von der Braunschweig'schen Regierung auf Grund des

*) Nach Vereinigung des Königreichs Hannover mit der Preussischen Monarchie war in Hannover eine Königl. Preuss. Eisenbahn-Direktion eingesetzt worden durch Allerh. Erlaß v. 15. December 1866.

mit Preußen dieserhalb abgeschlossenen Staatsvertrages vom 18. 24. November bezw. 12. December 1869 der genannten Gesellschaft die selbstständige Durchführung der Bahn durch das Braunschweig'sche Gebiet bei Vorsefelde lt. Concessions-Urkunde vom 14. Februar 1870 überlassen. Nach dieser Concession, die gleichzeitig die Expropriationsbefugniß enthielt, bezw. nach dem Staatsvertrag war die Gesellschaft verpflichtet, in Helmstedt gerichtl. Domicil für die Braunschweiger Strecke zu nehmen, doch ward ihr Freiheit von Grund- und Gewerbesteuer zugestanden. Von der Eisenbahnabgabe aber, die die Preußische Regierung nach den Gesetzen vom 30. Mai 1853 resp. 21. Mai 1859 für die gesammte Strecke erhob, war der Braunschweig'schen Regierung ein Theilbetrag pro rata der Streckenlänge zu überweisen.

Für die ganze Bahn soll ein zu vereinbarendes gemeinsames Bahnpolizei-Reglement eingeführt, und das Aufsichtsrecht von der Preuß. Regierung ausgeübt werden. Gleichzeitig war darin bestimmt für den Fall, daß der Preuß. Staat später diese Linie von der Gesellschaft käuflich erwerben sollte, daß dann auch der Braunschweig'sche Theil mit angekauft werden könne, jedoch vorbehaltlich des Rechts für Braunschweig nach einjähriger Aufkündigung dieß Stück gegen Erstattung des Kaufpreises für sich zurückzukaufen. Auch ward der Braunschweig'schen Regierung die Herstellung einer Anschlußbahn von dieser Linie nach Braunschweig vorbehalten. —

Nicht lange mehr und das Staatsbahnsystem sollte in Braunschweig vollständig verlassen werden als Folge der großen Veränderungen, welche auf politischem wie auf dem Verkehrsgebiet in letzter Zeit vor sich gegangen waren.

Das Königreich Hannover war nach Beendigung des Krieges von 1866 mit Preußen verschmolzen, und demnächst der Norddeutsche Bund errichtet worden, wobei für alle theilhaftigen Staaten eine einheitliche Post- und Telegraphen-Verwaltung eingerichtet ward. Demgemäß mußte in Braunschweig nunmehr wieder eine Trennung der Post von der Bahnverwaltung eintreten, die lt. Verordnung vom 9. December 1867 vom 1. Januar 1868 an erfolgte. Zwischen der Bundes-Telegraphen-Direktion Hannover und der nunmehrigen Herzogl. Braunschweig-Lüneburg'schen Generaldirektion der Eisenbahnen wurde demnächst am ^{30. September}_{5. Oktober} 1868 ein Vertrag über die gemeinschaftliche Benutzung des Telegraphen-Gestänges an den Braunschweig'schen Bahnstrecken geschlossen.

Schon 1863 war das I. allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch erschienen, und am 13. September 1867 erging für Braunschweig ein neues Expropriationsgesetz, welches dem Eisenbahnbau wesentliche Erleichterungen brachte. Auch das am 30. April 1867 ergangene Braunschweig'sche Gesetz über die Aktien-Gesellschaften, bei denen der Gegenstand des Unternehmens nicht in Handelsgeschäften besteht, war auf die fernere Entwicklung des Eisenbahnwesens im Lande von Bedeutung.

Gleichwohl schritt die Herstellung der im Bau begriffenen Bahnen nur langsam voran. Bei der Linie Braunschweig-Helmstedt entstanden schon damals große Kontroversen wegen des Bahnhofsumbaues in Braunschweig und die Führung der Bahn als Gürtelbahn um die Stadt herum. *) Auch erwiesen sich die ursprünglich veranschlagten Mittel nicht ausreichend, so daß der im Jahre 1868 einberufene außerordentliche Landtag hierfür noch 600000 Thlr. nachbewilligen mußte, desgleichen für Seesen-Gittelde 250000 Thlr., die ebenso durch Anleihe beschafft werden sollten. Mit den früher bewilligten Summen

*) cfr. Schriften von Baurath Scheffler und von Advokat Pape, Braunschweig 1868.

kostete also die Hefmstedter Bahn dem Staate im ganzen 2600000 Thlr. und die Südharzbahn 1050000 Thlr.

Diese hohen Ausgaben für Bahnzwecke und der Umstand, daß zu damaliger Zeit die großen Privatbahnen immer mehr florirten und berufen schienen, den gesammten Eisenbahn-Verkehr zu beherrschen, die von ihnen auf der einen Seite drohende Konkurrenz, wie sie auf der anderen Seite auch von der Preussischen Staatsbahn zu befürchten stand, die das Land im Süden und Westen umschloß,*) und nicht zuletzt die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1870, die die Rentabilität der Braunschweig'schen Staatsbahn in Frage stellten, legten der Regierung den Gedanken nahe, sich dieses Besitzes möglichst vorthellhaft zu entledigen und dafür sich dauernd eine gleichmäßige Rente zu sichern. So nahm sie denn eine ihr gemachte günstige Kaufofferte an und übertrug lt. Vertrag vom 8. März 1870 ihr gesamtes Bahnnetz mit allen Activis und Passivis, Gerechtsamen etc. an die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt zwecks Gründung einer Aktiengesellschaft. Der Kauf resp. Besitzübergang wurde dabei auf den 1. Januar 1869 zurückdatirt; die Kaufsumme betrug 11 Millionen Thlr. und außerdem für die nächsten 64 Jahre eine jährliche Annuität von 875000 Thln. quartaliter postnumerando zahlbar. Dagegen sicherte die Herzogl. Regierung der Käuferin zu, daß sie resp. die von ihr zu gründende Aktiengesellschaft mit anderen als den schon bestehenden oder allgemein einzuführenden Staats- und Communal-Abgaben, incl. Grund- und Gewerbesteuer, während der ersten 25 Betriebsjahre nicht belastet werden solle.

Nachdem dieser Vertrag durch den XIII. ordentlichen Landtag genehmigt war, erfolgte alsbald die Bildung der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft, indem die Berlin-Potsdam-Magdeburger- sowie die Vergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft den größten Theil der Aktien übernahmen, und wurde derselben durch Vertrag vom 9. December 1870 das Bahneigenthum von der Darmstädter Bank übertragen. Die Statuten der Gesellschaft wurden am 6. December 1870 landesherrlich genehmigt und publicirt, derselben auch das Expropriationsrecht ertheilt. Das Aktienkapital derselben betrug 36000000 Mk.

Die bisherige Herzogl. General-Direktion der Eisenbahnen ward in Folge dessen durch Verordnung vom 31. December 1870 aufgehoben, und statt derer vom 1. Januar 1871 ab zur Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts ein „Kommissariat für das Eisenbahnwesen“ im Herzogthum eingesetzt**) mit dem Geh. Finanzrath Gravenhorst an der Spitze, wogegen die Betriebsleitung auf die „Direktion der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft“ überging.

Damit endet der I. Abschnitt des staatlichen Eisenbahnbetriebes in Braunschweig, und es beginnt nun eine neue Epoche rein privatwirthschaftlicher Thätigkeit auf diesem Gebiete.

Da indeß größere Theile der nummehr der Braunschw. Eisenb.-Gesellschaft gehörigen Linien sich auf Preussischem Terrain befanden, so ward deswegen ein neuer Staatsvertrag zwischen Braunschweig und Preußen erforderlich, der am 23. August 1870 vereinbart ward. Danach behielt sich zwar jede Regierung die Genehmigung der Tarife und Fahr-

*) Bei Gelegenheit der Fusionirung der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Bahngesellschaft verstand es die Preussische Regierung die Halle-Casseler Linie mit der Strecke Nordhausen-Münze käuflich an sich zu bringen. Ges. v. 7. Juni 1876.

**) Bei dieser Gelegenheit trat auch der Präsident der General-Direktion, der eigentliche Begründer und bisherige Leiter der Braunschweig'schen Eisenbahnen, Geh. Oberfinanzrath v. Amberg in den wohlverdienten Ruhestand, nachdem bereits im Jahre 1862 sein 50jähriges Amtsjubiläum gefeiert worden war. Er ist dann bald darauf im 82. Lebensjahre gestorben.

pläne innerhalb ihres Gebietes vor, wie auch die allgemeinen Polizei- und Hoheitsrechte, im übrigen aber ward die specielle Aufsichtsführung über das Unternehmen der Braun-schweig'schen Regierung überlassen, die dafür mit 5000 Thlr. jährlich von der Gesellschaft entschädigt werden, von dieser Summe aber den Betrag von 1200 Thlrn. an Preußen abgeben sollte.

In diesem Vertrage wurden sodann auch wegen des Baues einer früher bereits Preussischerseits der Magdeburg-Halberstädter Bahn concessionirten Eisenbahnlinie von Vienenburg nach Neuenkrug nebst Abzweigung auf den Oberharz bis Clausthal nähere Festsetzungen getroffen hinsichtlich ihrer Durchführung durch Braunschweig'sches Gebiet, sofern die betr. Strecke Langelheim-Neuenkrug nicht von der Braunschweig'schen Eisenb.-Gesellschaft gebaut werden würde. Auch zwischen Hildesheim und Braunschweig ward eine direkte Schienenverbindung in Aussicht genommen. Endlich ward noch die baldige Verbindung der Stadt Braunschweig mit der im Bau begriffenen Berlin-Lehrter Bahn, zu deren Herstellung die Braunschweig'sche Regierung schon in dem bezüglich des letztgenannten Bahnbaues geschlossenen Vertrage vom 12. December 1869 die Preuss. Genehmigung erhalten hatte, durch Uebertragung der Concession auf die Braunschweig'sche Eisenb.-Gesellschaft gefördert, welche die Fertigstellung thunlichst bis Ende 1875 bewirken sollte. Die Verbindung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Braunschweig'schen Eisenbahnnetz ward ebenfalls beiderseits zugestanden.

Unter Leitung der Direktion der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft wurden sodann von den im Bau befindlichen oder doch schon genehmigten Linien eröffnet:

Damit erreichte das gesellschaftliche Bahnnetz eine Gesamtlänge von 329,54 Kilm., davon waren gelegen im Herzogthum Braunschweig = 267,55 Kilm.,

Es befand sich aber das Stück von Grenze Vechelde-Braunschweig — 18,6 Kilm. im Betrieb der Königl. Preuß. Eisenb.-Direktion Hannover, wogegen die Braunschweig'sche Direktion den Betrieb der Bahn Goslar-Vienenburg weiterführte auf Grund des hierüber bestehenden älteren Vertrages vom 16. Februar 1866, der später durch einen mit der Königl. Eisenb.-Direktion Hannover vereinbarten neuen Vertrag vom 2./12. September 1879 ersetzt ward. Auch das Stück ab Landesgrenze bis Herzberg ward von der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft mitbetrieben, so daß die ganze Länge der in ihrem Betriebe stehenden Strecken 337,84 Kilm. betrug.

zunächst noch die alte Bahnordnung von 1840 eingeführt, allein schon durch das Gesetz vom 5./24. August 1870 wurde diese veraltete Ordnung aufgehoben, und dafür das „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde“ vom 1. Januar 1871 an überall im Herzogthum gültig erklärt.

Die von der Potsdam-Magdeburger Bahn gebauten Strecken Eisleben-Selmstedt und Eisleben-Schöningen waren am 1. Juli 1872 betriebsfähig und lagen von der ersteren 2,78 Kiln., von der letzteren 5,02 Kiln. in Braunschweig. Zu gleicher Zeit war auch das II. Gleis zwischen Schöningen und Jerxheim gelegt.

Auf der Strecke Wolfenbüttel-Börssum-Kreienzen-Solzminnen-Grenze, sowie auch zwischen Börssum und Jerxheim war das II. Gleis schon in den Jahren 1869/70 noch von der Herzogl. Generaldirektion gelegt worden.

Das II. Gleis zwischen Schöningen und Jerxheim übernahm die Braunschweig'sche Eisenb.-Gesellschaft von der Potsdam-Magdeburger Bahn laut Vertrag vom 12./18. Januar 1873 zunächst pachtweise, erwarb demnächst aber im Jahre 1875 das Eigenthumsrecht daran und hatte somit von da ab den Gesamtbetrieb dieser Strecke nebst dem ganzen Abfertigungsdienst in Selmstedt und Schöningen. —

Inzwischen war auch der südlichste Landestheil, der Kreis Blankenburg, bei der Vermehrung der Eisenbahnen nicht leer ausgegangen. In dem Wunsche, diese Kreisstadt mit dem Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen, hatte die Herzogl. Regierung schon am 19. November 1869 mit der Preussischen einen Vertrag geschlossen wegen einer von Halberstadt nach Blankenburg zu erbauenden Anschlußbahn. Behuf Bildung einer Aktien-Gesellschaft für die Herstellung derselben schloß die Regierung mit dem Bankhause Elzbacher & Co. in Köln schon am 18. Januar 1870 einen Vertrag, worin der zu bildenden Gesellschaft Steuerfreiheit zugesichert ward, jedoch unter der Bedingung, nach 30 Jahren event. die käufliche Abtretung der Bahn fordern zu können.

Die Konstituierung der Gesellschaft ging nun so schnell vor sich, daß bereits am 16. April desselben Jahres die Satzungen derselben genehmigt und Expropriationsbefugniß erteilt werden konnte. Das Gesellschaftskapital betrug 800000 Thlr., jedoch wurde von der Landes-Verammlung ein Zuschuß von 250000 Thln. zum Bau der als eingleisige Vollbahn herzustellenden Schienenstrecke bewilligt.

Die Preuß. Concessionirung der Gesellschaft erfolgte am 8. Juli 1870.

Der Bau der 18,8 Kiln. langen Strecke, wovon in Braunschweig 6,92 Kiln. liegen, war im Frühjahr 1873 vollendet, sodaß die Betriebseröffnung am 31. März d. J. stattfinden konnte. Diese Bahn ward dann auf Grund landesherrlicher Concession vom 30. October 1874 im folgenden Jahre bis zum Hüttenwerk um 3,4 Kiln. in Braunschweig verlängert mit einem Kostenaufwand von 182000 Mk., die durch eine 5%ige Prioritätsanleihe von 300000 Mk. aufgebracht wurden. Diese Hüttenbahn diente zunächst (bis 1885) als Industriebahn lediglich dem Güterverkehr.

Im Jahre 1878 ward auf dieser ganzen Linie die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 eingeführt.

Zur Fortsetzung dieser Bahn als ersten Gebirgsbahn in den Harz mit theilweisem Sahnradbetrieb erwarb die Gesellschaft von der Braunschweig'schen Regierung am 20. December 1884 und von der Preussischen am 20. April 1885 die Concession, nachdem zwischen beiden Staaten diesbezüglich ein Vertrag vom 27. 30. Juni 1884 geschlossen war. Danach sollte das specielle Aufsichtsrecht über die Bahn, trotzdem der größere Theil

auf Preussischem Gebiet gelegen war, dennoch wie bisher der Braunschweig'schen Regierung verbleiben. Die allgem. Staatshoheitsrechte wurden jedoch jeder Regierung in ihrem Bezirke vorbehalten, wie auch die Prüfung der Bauprojekte, Brücken etc. und Vereidigung der Bahnpolizeibeamten. Zweizüge müssen mindestens täglich in jeder Richtung gefahren werden. Eine Besteuerung der Bahn soll nur im Verhältniß des auf die einzelnen Strecken entfallenden Anlagekapitals zulässig sein, gemäß den bezüglichlichen Landesgesetzen. Preußen behält sich überdies das Recht des Eigenthum-Erwerbs seiner Strecken nach Ablauf von 30 Jahren vor, doch darf dadurch der einheitliche Betrieb der Bahn nicht gestört werden. Auch der Bau einer Verbindungstrecke von Wernigerode durch den Harz bis zur Südharzbahn ist in diesem Vertrage bereits vorgesehen und für eine solche event. das Recht des Mitbetriebs auf der Strecke Elbingerode-Tanne ausbedungen.

Der Bau der Bahn als einer normalspurigen Nebenbahn, zu dem der Landtag des Herzogthums einen Zuschuß von 500000 Mk. bewilligte, erforderte ein Baukapital von $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark, die durch Ausgabe von 1 Million neuer Stammaktien und von 2775000 Mk. 4 % Prioritäts-Obligationen beschafft wurden. (Bekanntmachung des Herzogl. Staatsministeriums vom 5. März 1885.) —

Unter Mitbenutzung der älteren Süttenbahn ward die erste Strecke bis Rübeland am 1. November 1885, die Reststrecke bis Elbingerode am 1. Mai 1886, bis Rothe Sütte am 1. Juni und bis Tanne am 15. October 1886 dem Betriebe übergeben, mit einer Gesamtlänge von 30,597 Kilm. incl. der Süttenbahn, wovon 17,0 Kilm. in Braunschweig. Die Eröffnung dieser ersten Gebirgsbahn im nördlichen Deutschland war sowohl in technischer, wie namentlich auch in wirtschaftlicher Beziehung für das Harzgebiet von größter Bedeutung. —

Inzwischen war die Braunschweig'sche Eisenbahn-Gesellschaft nicht müßig gewesen, den Umfang ihres Unternehmens zu erweitern. Zunächst suchte sie um die Concession nach für den Bau einer eingleisigen Bahn von Gr. Gleidingen der Strecke Braunschweig-Vechelde bis zur Landesgrenze bei Barbecke in der Richtung auf Hildesheim, die ihr auch am 4. August 1873 mit dem Expropriationsrecht ertheilt ward. *) Sodann erhielt sie am 19. November 1874 die Concession zum Bau der Strecke Langelzheim-Neuenkrug, deren Fortsetzung von Langelzheim nach Grauhof-Vienenburg von der Magdeburg-Halberstädter Bahn übernommen war, welcher letzterer für den in Braunschweig gelegenen 2,78 Kilm. langen Theil dieser Strecke bereits am 29. Mai 1872 die landesherrliche Concession ertheilt war, auf Grund des mit Preußen hierüber geschlossenen Staatsvertrages vom 20./23. August 1870. **)

Bei diesen Concessionen behielt sich die Herzogl. Regierung das specielle Aufsichtsrecht vor, namentlich die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne, die Festsetzung der Brücken und Wegeüberführungen etc. Auch ward darin die Einrichtung eines durchgehenden Verkehrs vorgeschrieben, wogegen den Bahnen bis zum Jahre 1894 Befreiung von einer besonderen Eisenbahnsteuer zugesagt ward, sie sollten vielmehr nur den allgemein geltenden Staats- und Kommunalsteuern unterworfen sein.

Zwecks Ausführung dieser Bahnbauten wie zur Vermehrung der Betriebsmittel erhielt die Braunschweig'sche Eisenbahn-Gesellschaft am 16. Juli 1874 ein Privilegium zur Emission von 9600000 Mk. $4\frac{1}{2}$ % Prioritäts-Obligationen und im Jahre 1879 ein

*) Die Herstellung dieser Bahn und die Verbindung mit Hildesheim erfolgte jedoch erst im Jahre 1889.

**) Die Preuß. Concession für diese Bahn war schon am 26. Juli 1869 ertheilt.

solches zur Ausgabe weiterer 3400000 Mk. 4 % Prioritäts-Obligationen. Eröffnet ward die 9,87 kilm. lange Strecke Neuckrug-Wangelheim am 15. September 1877.

Am 22./28. Februar 1878 schloß die Direktion der Braunschweig'schen Eisenbahnen mit der Aktien-Gesellschaft der Braunschweig'schen Kohlenwerke zu Helmstedt*) einen Vertrag über die Herstellung eines Anschlußgleises in kilm. 33,8 der Braunschweig-Helmstedter Bahn nebst Rangir- und Ladegleisen auf Kosten der Bahngesellschaft. Letztere stellte der Bergwerksgesellschaft auch einen Kohlenlagerplatz auf Bahnhof Helmstedt unentgeltlich zur Verfügung und bewilligte für den Kohlentransport ab Grube „Prinz Wilhelm bei Helmstedt“ einen ermäßigten Ausnahme-Frachtsatz von 8 Mk. per 10000 Kilgr. Für die Beladung der Wagen auf der Grube ward aber eine Ladefrist von nur 4 Stunden festgesetzt, und sollte eine mehr als einmalige Bedienung des Anschlusses täglich nicht verlangt werden dürfen.

Durch die hier erwähnten Leistungen der Bahngesellschaft und die bereits von ihr ausgeführte Erweiterung der Gleisanlagen bei Trendelbusch ward die von derselben im Kaufvertrag vom 8. März 1870 übernommene Verpflichtung zur Herstellung von Anschlußgleisen an die damals noch fiskalischen Kohlengruben bis zu 1/2 Bahnmeile-Länge als erfüllt angenommen.

Sodann erwarb die Braunschweig'sche Eisenbahn-Gesellschaft am 10. März 1881 die Concession und das Enteignungsrecht für eine Bahn von Wangelheim nach Goslars, worüber zwischen den beiden theilhaftigen Staaten bereits am ^{15. December 1879} _{5. Januar 1880} ein Vertrag geschlossen war. Die Preuß. Concession war am 16. Februar 1880 ertheilt. Danach war die Bahn als normalspurige Nebenbahn**) herzustellen, deren Beaufsichtigung der Braunschweig'schen Regierung unter den üblichen Vorbehalten Preussischerseits überlassen ward. Eine besondere Eisenbahn-Abgabe sollte aber von der Bahn bis 1894 von keiner Seite erhoben werden.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme dieser mit 3,62 kilm. im Herzogthum Braunschweig gelegenen Bahn erfolgte am 1. März 1883. Inzwischen war durch Bekanntmachung vom 22. Januar 1875 sowohl das „Bahnpolizei-Reglement“ wie auch die „Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ auch bei den Braunschweig'schen Bahnen eingeführt. Ebenso erfolgte die Einführung der „Bahnordnung für die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“, und der „Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands“ durch Publikation vom 12. Juni 1878. —

Uebrigens hatten während dieser Zeit auch noch andere Bahnbau-Gesellschaften resp. Unternehmer mit dazu beigetragen, das Eisenbahnnetz des Herzogthums zu erweitern und zu ergänzen. So die Bergisch-Märkische Eisenb.-Gesellschaft, welche auf Grund der ihr am 18. März 1875 ertheilten Concession**) eine Anschlußlinie von ihrer Station Scherfede der obern Ruhrthalbahn nach Holzminen herstellte, nachdem diesbezüglich mit Preußen der Staatsvertrag vom 9. December 1874 vereinbart worden war. Darin war bestimmt, daß Preußen im Allgemeinen das Aufsichtsrecht üben und die Eisenbahn-Abgabe nach den betr. Preuß. Gesetzen erheben solle, von letzterer aber einen der Braunschweig'schen Streckenlänge entsprechenden Theil an die Braunschweig'sche Regierung abzuführen habe. 4 Wagenklassen müssen auf der Strecke geführt, und ein durchgehender Verkehr eingerichtet

*) Diese Gesellschaft hatte die früher fiskalischen Kohlengruben bei Helmstedt und Schöningen sämmtlich durch Kaufvertrag vom 6. November 1872 für 1535000 Thlr. erworben.

**) Nach dem betr. Preuß. Gesetz vom 12. Juni 1878.

***) Die Preuß. Concession datirte schon vom 19. December 1872.

werden. Ferner ward stipulirt, daß wenn etwa der Preuß. Staat die Bergisch-Märkische Bahn ankaufen würde, er auch die in Braunschweig gelegenen Theile dieser Bahn mit-erwerben könne. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme dieser Strecke, von welcher 6,69 Kilm. in Braunschweig liegen, geschah am 15. October 1876, und war dadurch eine direkte Verbindung über Meßchede, Arnshagen nach Düsseldorf und Aachen geschaffen.

Auch die Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Gesellschaft, welche von Preußen bereits am 26. Juli 1869 die Concession für eine Bahn von Langelheim nach Lautenthal erhalten hatte, erhielt am 4. November 1875 auch die Braunschweig'sche Concession nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 23. August 1870 (siehe oben). Die Betriebseröffnung der Strecke Grauhof-Langelheim bis Lautenthal fand bereits am 25. October 1875 statt; in Braunschweig lagen davon ab Langelheim bis zur Grenze gegen Lautenthal 5,10 Kilm. und bis zur Grenze gegen Grauhof 2,78 Kilm., also im Ganzen 7,88 Kilm.

Außerdem eröffnete die Magdeburg-Halberstädter Bahn-Gesellschaft am 19. Mai 1875 noch die Strecke Elze-Hameln der Linie Elze-Löhne, welche zwischen Coppenbrügge und Behrensen auch ein kleines Stück Braunschweig'sches Gebiet von 0,56 Kilm. durchschnitt. *)

Endlich ward auch der Preuß. Regierung als Eigenthümerin der Westphälischen Eisenbahn laut Vertrag vom 31. October 1876 das Recht eingeräumt, die nach dem Gesetz vom 11. Juni 1873 zu bauende Bahn von Ottbergen nach Northeim auf eine kurze Strecke von 1,90 Kilm. bei Meinhöfen durch Braunschweig'sches Gebiet zu führen, wobei die Braunschweig'sche Regierung sich nur die allgemeinen Hoheitsrechte wahrte, auf das Ankaufsrecht verzichtete und Freiheit von Grund-, Gewerbe- und allen sonstigen Steuern zugestand.

Die Betriebseröffnung dieser Linie fand am 15. Januar 1878 statt. —

Nach Fertigstellung der vorerwähnten Strecken trat für den weiteren Bahnbau in Braunschweig eine größere Pause ein, im Wesentlichen hervorgerufen durch die in Preußen eingeleitete Verstaatlichungs-Aktion der Privatbahnen, wodurch diese von neuen Unternehmungen zurückgehalten wurden. Auch die Braunschweig'sche Eisenb.-Gesellschaft ward dadurch in Mitleidenschaft gezogen.

Die dahin zielenden Verhandlungen mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft führten bereits am 5. Juni 1879 zu einem Kaufvertrag, durch den die genannte Gesellschaft ihr gesamntes Unternehmen incl. der in Braunschweig gelegenen Strecken auf ewige Zeiten an den Preuß. Staat abtrat. Zur Verwaltung desselben wurde mittels Allerhöchsten Erlasses vom 24. December 1879 die Königl. Eisenbahn-Direktion in Magdeburg eingesetzt, die vom 1. Februar 1880 ab die staatliche Verwaltung des Bahnnetzes übernahm.

Noch in demselben Jahre erfolgte auch die Verstaatlichung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn durch den am 24. December 1879 abgeschlossenen und durch Gesetz vom 14. Februar 1880 bestätigten Kaufvertrag. Auch dieses Bahnnetz ward sodann durch Allerhöchsten Erlaß vom 25. Februar 1880 der Königl. Eisenb.-Direktion zu Magdeburg unterstellt. Für die specielle Betriebsleitung wurden sodann bei dieser Behörde mittels Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar verschiedene Eisenbahn-Betriebs-Ämter

*) Der Bau dieser Strecke war der Hannover-Altenbeckener Eisenb.-Gesellschaft unterm 29. Juni 1870 landesherrlich concessionirt worden. Das ganze Unternehmen dieser Gesellschaft ging aber durch den Betriebs-Unterlassungs-Vertrag vom 16. 17. Juni 1872 in die Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Gesellschaft über.

eingesetzt, von denen dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamt Magdeburg II die in Braunschweig gelegenen Strecken der früheren Magdeburg-Salbstädter Bahn und dem Königl. Eisenb.-Betriebsamt Berlin (Berlin-Lehrte) die Braunschweiger Strecken der früheren Potsdam-Magdeburger Bahn zugetheilt wurden.

Das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenb.-Gesellschaft, welches bereits seit 1850 staatsseitig durch die Königl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld verwaltet worden war, ging sodann durch Vertrag vom 7. December 1881 und das bestätigende Gesetz vom 28. März 1882 vom 1. Januar 1882 ab ebenfalls eigenthümlich auf den Preuß. Staat über. Da aber diese Gesellschaft und die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft fast alle Aktien auch der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft bejaßen hatten und solche nach den Kaufverträgen mit an den Preuß. Staat übergegangen waren, so war letzterer damit nun auch zugleich Haupteigenthümer fast sämtlicher Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig geworden. Unter diesen Verhältnissen mußte die mehr und mehr von Preußen abhängig gewordene Eisenbahn-Direktion in Braunschweig von weiteren selbstständigen Unternehmungen ihrerseits absehen, und sich darauf beschränken ihre Betriebs-Einrichtungen zu verbessern und den Verkehr auf ihren Linien möglichst zu entwickeln. In letzterer Beziehung bemühte sie sich namentlich den Reiseverkehr nach und im Harzgebiet durch bequeme Einrichtungen zu heben. Dazu gehören vor allem die größtentheils aus Mitteln der Gesellschaft bewirkten Verschönerungen im Bade Harzburg, und die unter ihrer Betheiligung erfolgte Errichtung einer Aktiengesellschaft zum Bau eines allen modernen Anforderungen entsprechenden Hotels daselbst und Badeanlagen, indem die Bahngesellschaft nicht bloß eine 5% Zinsgarantie für deren Aktien übernahm, sondern ihr auch noch größere Darlehen gewährte.

Sodann wurden mit den meist schon in Preuß. Staats-Verwaltung befindlichen Nachbarbahnen Vereinbarungen getroffen über Vereinfachungen und Erleichterungen im Betrieb. So das Uebereinkommen mit der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover vom 12. Juli 1879 wegen eines gemeinschaftlichen Sahrbetriebs auf den Strecken Braunschweig-Hannover und Seesen-Herzberg. Mit derselben Preussischen Behörde wurde am 21. Juni 1880 bezw. 26. Februar 1881 auch ein Vertrag über die gemeinschaftliche Benützung des Bahnhofes Kreienzen geschlossen, demzufolge die Braunschweig'sche Verwaltung dort den gesamten Stations- und Abfertigungsdienst gegen entsprechende Entschädigung für beide Theile zu besorgen hatte. Dagegen übernahm nach einem mit der Königl. Eisenb.-Direktion Magdeburg geschlossenen Vertrage vom 11./30. November 1881 die genannte Direktion auf den Bahnhöfen Langelheim, Grauhof und Oscherleben die Besorgung des ganzen Betriebs- und Abfertigungsdienstes auch für die Braunschweig'sche Bahn mit.

Alle diese Maßnahmen waren aber nur Vorbereitungen für den vollständigen Uebergang auch des Braunschweig'schen Eisenbahn-Unternehmens an den Preuß. Staat, der nur eine Zeitfrage sein konnte, seitdem letzterer fast alle Aktien der Gesellschaft in Händen hatte und eine große Eisenbahn-Verwaltung anstrebte. Am 27./30. Juni 1884 kam denn auch schon ein Staats-Vertrag zwischen Braunschweig und Preußen zu Stande über das Braunschweig'sche Eisenbahn-Unternehmen und die anderweite Regelung der Verhältnisse der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen, sowie über die Herstellung neuer Eisenbahnen von Braunschweig nach Gifhorn, von Blankenburg nach Tanne und von Braunschweig über Verneburg nach Seesen.*) Darin erklärt sich die

*) Publicirt ist dieser Vertrag erst in der Braunschweig'schen Gesetzsammlung von 1888.

Braunschweig'sche Regierung mit dem Uebergang des gesamten Unternehmens der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft auf den Preussischen Staat einverstanden mit Verzicht auf spätere Rückkaufsrecht unter der Bedingung, daß sämtliche von der Gesellschaft gegenüber der Braunschweig'schen Regierung in dem Kaufvertrage vom 9. December 1870 eingegangenen Verpflichtungen von Preußen übernommen und ebenmäßig erfüllt werden. Das gleiche gilt hinsichtlich der früher der Magdeburg-Salberstädter, der Hannover-Altenbekener, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Vergisch-Märkischen Bahn gehörigen in Braunschweig gelegenen Strecken. Das gesamte Aufsichtsrecht über alle diese Bahnen wird der Preussischen Regierung überlassen, einschließlich der Festsetzung der Fahrpläne, Tarife etc. Nur bei der Neueinrichtung, der Einziehung oder Ausserbetriebsetzung von Stationen, Haltestellen und Strecken ist die Zustimmung der Herzoglichen Regierung erforderlich. Diese behält sich im Weiteren nur die allgemeinen Hoheitsrechte vor, zu deren Ausübung event. eine besondere Behörde resp. ein Commissar bestellt werden kann. Demzufolge sind an diesen Strecken nur Braunschweig'sche Hoheitszeichen anzubringen und die Bahnpolizeibeamten auf Präsentation der Bahnverwaltung von den kompetenten Landesbehörden in Eid und Pflicht zu nehmen. Rechtsstreitigkeiten unterliegen der Entscheidung der Braunschweig'schen Gerichte.

Die bestehenden Vereinbarungen über eine Aversionirung der Steuern von den in Braunschweig gelegenen Strecken der früheren fremden Privatbahnen bleiben aufrecht erhalten. An Stelle der von diesen Strecken bisher erhobenen Kommunalabgaben zahlt Preußen aber hinfort ein Summ von 700 Mk. pro Jahr, dessen Vertheilung auf die berechtigten Gemeinden der Landesregierung überlassen bleibt. Eine weitere Besteuerung dieser Strecken darf nicht stattfinden.

Die nämlichen Grundsätze sollen auch Geltung haben für die Strecken der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft, mit der Maßgabe daß das Kommunalsteuer-Sum bei diesen auf 6000 Mk. jährlich normirt wird, welches vom 2. Januar des zweiten auf die Auflösung der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft folgenden Jahres ab zu zahlen ist.

Hiergegen verpflichtet sich der Preussische Staat bei der Verwaltung der Braunschweig'schen Bahnstrecken die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen des Herzogthums in gleichem Maaße zu berücksichtigen, wie die Interessen des eigenen Landes, auch bei Besetzung der unteren Beamtenstellen Braunschweig'sche Staatsangehörige vorzugsweise heranzuziehen.

Sodann verpflichtet sich Preußen auch zum baldmöglichsten Ausbau der bereits im Kaufvertrage vom 23. August 1870 vorgesehenen Eisenbahn-Verbindung von Braunschweig nach Hildesheim, und zur Herstellung einer Bahn von Braunschweig nach Gifhorn unter den näher festgesetzten Bedingungen, und verspricht endlich den Bau von Eisenbahnen von Blankenburg über Elbingerode nach Tanne, wie auch von Braunschweig über Derneburg nach Seesen durch Privatgesellschaften zuzulassen und nach Kräften zu fördern.

Auf Grund dieses Staatsabkommens wurde dann zwischen der Preussischen Regierung und der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft der Vertrag vom ^{31. December 1884}_{3. Januar 1885} vereinbart, wonach letztere zunächst nur die Verwaltung und den Betrieb ihres gesamten Eisenbahn-Unternehmens nebst allen Aktivis und Passivis auf ewige Zeiten an den Preussischen Staat abtritt, dergestalt daß der Betrieb etc. schon vom 1. Januar 1884 an

als für Rechnung des Preussischen Staates erfolgt betrachtet wird. Das Braunschweig'sche Eisenbahnnetz soll zunächst als ein gesonderter Vermögenskomplex verwaltet werden, doch ist dessen spätere Vereinigung mit den übrigen Preussischen Staatsstrecken bereits vorgesehen.

Der völlige Eigenthumserwerb des Netzes mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör kann jederzeit erfolgen gegen Erlegung des vereinbarten Kaufpreises von 13½ Millionen Mark und Uebnahme der Prioritäts-Anleihen und aller sonstigen Schulden und Verpflichtungen als Selbstschulden des Preussischen Staates.

Hier schließt also die II. Periode des rein privatwirthschaftlichen Eisenbahnbetriebes in Braunschweig, die nur 14 Jahre (vom 1. Januar 1871 bis 1. Januar 1885) gewährt hatte. In der nun beginnenden III. Periode entwickelt sich bald ein gemischtes Betriebssystem, indem neben den vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen mehr und mehr Privatbahnen entstehen, wobei sich allmählig der Modus herausstellt, daß die Hauptlinien für den Fern- und Durchgangsverkehr staatsseitig gebaut und betrieben werden, während die Befriedigung der mehr lokalen Verkehrsbedürfnisse mittelst Neben- und Kleinbahnen durch private Unternehmungen erfolgt.

Nachdem jene beiden, ihrem Hauptinhalte nach oben wiedergegebenen Verträge durch das Preussische Gesetz vom 23. Februar 1885 vollzugreif geworden waren, wurde durch Allerh. Erlaß vom 9. März ej. a. eine königl. Preuss. Direktion der Braunschweig'schen Eisenbahnen in Braunschweig eingesetzt. Diese Behörde blieb jedoch nur 1 Jahr in Wirksamkeit. Denn sobald demnächst die Eigenthumserwerbung nach Maßgabe des Kaufvertrages erfolgt und somit die Liquidation der Gesellschaft eingeleitet war, wurde in Uebereinstimmung mit der Organisation der übrigen Preussischen Staatsbahn-Verwaltung durch Allerh. Erlaß vom 8. März 1886 die specielle Verwaltung der Braunschweig'schen Eisenbahnen unter Aufhebung der bisherigen Direktion einem mit dem 1. April 1886 in Thätigkeit tretenden königl. Eisenbahn-Betriebsamt in Braunschweig übertragen, welches dem Bezirke der königl. Eisenbahn-Direktion in Magdeburg zugetheilt ward. Letzterer Behörde hat seitdem in der Hauptsache die Wahrnehmung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen des Herzogthums Braunschweig obgelegen, wenn auch einzelne Bahnstrecken theilweise andern Preussischen Eisenbahn-Direktionen unterstellt waren, und wieder andere durch Privatgesellschaften betrieben wurden. —

Saß gleichzeitig mit dieser wichtigen Aenderung auf wirthschaftlichem Gebiete, hatte sich auch in politischer Beziehung eine einschneidende Umgestaltung der bisherigen Verhältnisse im Herzogthum Braunschweig vollzogen. Denn am 18. October 1884 war Herzog Wilhelm auf seinem Schlosse zu Sybilleort aus diesem Leben geschieden, nachdem er während seiner langen 54-jährigen gesegneten Regierung besonders auch die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in seinem Lande unablässig mit größtem Interesse verfolgt und gefördert hatte. Da er jedoch keine legitimen Erben und Thronfolger hinterließ, so wurde auf Vorschlag des nach seinem Tode zunächst mit den Regierungsgeschäften betrauten Regentchaftsraths der dem Hohenzollern'schen Herrscherhause angehörige Prinz Albrecht von Preußen am 21. October 1885 durch die Landes-Verammlung zum Regenten von Braunschweig erwählt, und trat höchstderselbe laut Patent vom 2. November 1885 die Regentchaft des Herzogthums an. Man kann daher wohl mit Recht sagen, daß vom Jahre 1885 ab für Braunschweig sowohl in politischer wie in verkehrspolitischer Beziehung eine neue Epoche begonnen hat.

Beim Regierungsantritt des Hohenzollern-Sürsten bzw. beim Beginn der Eisenbahnverwaltung in Braunschweig durch den Preussischen Staat betrug die Länge der im Herzogthum vorhandenen Eisenbahnstrecken insgesamt 347,15 Rilm., davon verwaltete:

1. Die Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg

	Davon in Braunschweig	
	2 gleisig	1 gleisig
a) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Braunschweig.		
Im wesentlichen das gesammte Netz der früheren Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft, nämlich die Strecken		
Braunschweig-Sarzburg	11,75	16,77
Wolfenbüttel-Jerryheim	29,63	—
Braunschweig-Helmstedt	38,90	—
Jerryheim-Schöningen-Helmstedt	—	21,80
Büddensfeld-Trendelbusch	—	4,22
Jerryheim-Börßum-Grenze	—	22,85
Grenze-Börßum-Freienstein-Holzminde-Grenze	80,89	—
Seesen-Gittelde-Grenze	—	15,40
dazu die Braunschweig'sche Verbindungsbahn	1,21	—
und von der Strecke Braunschweig-Lehrte	3,00	—
b) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Magdeburg II.		
Jerryheim-Wischerleben	5,79	—
Eisleben-Helmstedt	2,78	—
Eisleben-Schöningen	—	5,02
c) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Halberstadt.		
Vienenburg-Grauhof-Langelshelm	—	2,78
Langelshelm-Clausthal	—	5,10
Neuekrug-Langelshelm-Goslar	—	13,49
Goslar-Vienenburg	—	2,30
d) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Berlin.		
Berlin-Lehrte	9,60	—
Sa. Direktion Magdeburg	293,28	Rilm.

2. Die Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover

a) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Hannover I.		
Lehrte-Braunschweig excl.	15,60	—
b) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Cassel.		
Hannover-Göttingen	8,30	4,20
c) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Hannover II.		
Elze-Hameln	—	0,56
d) durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Paderborn.		
Ottbergen-Mehrden-Northelm	—	1,90
Sa. Direktion Hannover	30,56	Rilm.
Latus	207,45	116,39

		Daron in Braunschweig	
		2 gleisig	1 gleisig
Transport		207,45	116,39
3. Die Königl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld			
durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Cassel B. M.			
Scherfede-Mehrden-Isolzminnen		—	6,69
4. Die Königl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.			
durch das Königl. Eisenb.-Betriebsamt Nordhausen.			
Nordhausen-Cassel		—	6,30
5. Die Halberstadt-Blankenburger Privatbahn .			10,32
		207,45	139,70
macht im Ganzen wie oben		347,15	Kilom.

wovon schon über die Hälfte mit doppeltem Gleise versehen war, und es kamen also zu jener Zeit bereits auf 1 □ Kilom. der gesammten Landesfläche rund 94 m Eisenbahnen. Es ist das ein äußerst günstiges Verhältniß, wie aus dem nachstehenden Vergleich mit den übrigen größeren Staaten in Deutschland erhellt.

Es kamen nämlich:

auf 1 □ Kilometer											
im Jahre 18		41	46	51	56	61	66	71	76	81	
im Königreich	Preußen	1,0	6,0	10,9	15,6	20,0	25,1	34,5	46,4	57,5	lfd. Meter Bahnen
"	"	Baiern	0,9	3,2	8,1	15,2	24,7	32,7	39,7	52,6	do.
"	"	Württemberg . .	—	1,9	12,8	14,6	21,5	30,9	52,2	61,3	do.
"	"	Sachsen	8,5	18,3	31,5	37,9	46,7	59,4	72,1	117,9	do.
"	Großherzogth.	Baden	1,2	17,1	20,9	26,1	28,0	46,5	65,6	77,2	do.
"	"	Mecklbg. Schw.	—	6,1	17,0	17,0	17,0	23,1	25,3	26,2	do.
"	"	Heffen	1,1	7,5	15,0	22,4	35,8	40,0	88,9	93,0	do.
"	"	Sachsen-Weimar	—	8,1	20,9	20,9	25,8	25,8	37,2	56,1	do.
"	Herzogthum	Oldenburg . . .	—	—	—	—	5,2	8,2	29,5	50,3	do.
"	"	Anhalt	30,5	39,2	39,2	39,2	50,8	68,7	77,2	79,3	do.
"	"	Braunschweig	6,9	22,4	22,4	54,5	40,5	54,5	65,0	87,6	do.

Daraus ergibt sich, daß das Herzogthum Braunschweig als Eisenbahnstaat stets die II. bis III. Stelle in Deutschland behauptete.

Thatsächlich waren bei Beginn dieser neuen Epoche bereits alle Hauptverbindungsstraßen des Landes mit Eisenbahnen versehen. Demgemäß charakterisirt sich dieselbe weniger durch starke Vergrößerung des Eisenbahnnetzes in Braunschweig, als vielmehr dadurch, daß die vorhandenen Anlagen den Bedürfnissen entsprechend ergänzt und erweitert wurden, daß auf allen Linien thunlichst gleichmäßige Einrichtungen getroffen, und der Verkehr verdichtet und gehoben ward.

Auch die von der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung in der Folge noch im Herzogthum Braunschweig ausgeführten Bahnen waren mehr untergeordneter Bedeutung und hatten besonders den Zweck, die älteren Hauptstrecken unter sich und mit den Nachbarbahnen in bessere Verbindung zu bringen und den örtlichen Verkehr zu heben.

Sunächst waren allerdings noch die nach dem Staatsvertrage vom 27./30. Juni 1884 übernommenen Bahnbauten auszuführen. Es war das vor allem die lang ersehnte direkte Verbindung der Städte Braunschweig und Hildesheim.^{*)} Zu diesem Zweck wurden denn auch schon vom Preussischen Landtag durch Gesetz vom 7. Mai 1885 die benötigten Mittel mit 3½ Millionen Mark bewilligt, und gleichzeitig für die Erweiterung des Bahnhofes in Kreienzen und Errichtung eines dem Verkehr angemessenen Empfangsgebäudes daselbst 750 000 Mk.

Die Fertigstellung der von der Königl. Eisenb.-Direktion Hannover gebauten Bahn Braunschweig bezw. Gr. Gleidingen-Hildesheim war Anfang 1889 vollendet und geschah die Inbetriebnahme dieser Strecke am 1. Februar ej. a. Die Länge der Bahn von Gr. Gleidingen bis zur Landesgrenze beträgt 12,93 Kilm.

Die nächste Bahn, welche danach von der Preussischen Regierung gebaut wurde, war die normalspurige Nebenbahn von Jerxheim nach Nienhagen, wofür durch Gesetz vom 1. April 1887 ein Betrag von 2390 000 Mk. bewilligt wurde. Wegen dieser Bahn, die für Braunschweig nur ein geringes Interesse hatte, da sie bloß auf die kurze Strecke von 1,85 Kilm. im Lande gelegen ist, war schon am 9. September 1886 zwischen beiden Staaten ein Abkommen auf Grund des Vertrages vom 27./30. Juni 1884 getroffen worden. Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 15. August 1890.

Wichtiger war die Herstellung der Verbindung von Braunschweig nach Gifhorn bezw. mit der Berlin-Lehrter Bahn bei Isenbüttel, für welche 2320 000 Mk. durch Gesetz vom 19. April 1886 Preussischerseits bewilligt wurden, und gleichzeitig für den Zgleisigen Ausbau der Strecke Vienenburg-Goslar 440 000 Mk. Die Fertigstellung jener normalspurigen Nebenbahn verzögerte sich jedoch bis ins Jahr 1894, und fand die Betriebseröffnung erst am 1. Mai d. J. statt. Die Länge derselben von Braunschweig bis zur Grenze beträgt 14,50 Kilm.

Bei dieser neuen Verbindung zwischen der Braunschweig'schen Bahn mit der Berlin-Lehrter Strecke sollte es jedoch nicht lange bewenden, sondern Preußen sah sich veranlaßt bald noch eine zweite solche zwischen Helmstedt und Oebisfelde herzustellen. Hierüber war mit Braunschweig der Staatsvertrag vom 30. November 1888 geschlossen, wonach die Bahn von der Preussischen Regierung auf ihre alleinigen Kosten herzustellen war, wofür demnächst durch Gesetz vom 8. April 1889 auch 3850 000 Mk. ausgeworfen wurden. Bei der Wichtigkeit aber, die diese Bahn für den nordöstlichen Theil Braunschweigs hatte, stellte die Herzogliche Regierung den dazu im Lande benötigten Grund und Boden kostenlos zur Verfügung, gestattete auch die unentgeltliche Benutzung der Chaussees und Wege und leistete endlich noch einen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Baarzuschuß von 150 000 Mk. Außerdem verzichtete sie auf das Ankaufsrecht, so lange sich die Bahn im Besitze des Preussischen Staates befindet und sicherte Freiheit von Staats- und Kommunalsteuern zu.

Ein weiterer dem vorerwähnten ganz ähnlicher Vertrag wurde zwischen beiden Staaten am 18. October 1889 über den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Ilzenburg nach Harzburg geschlossen, nur wurde hierzu von Braunschweig'scher Seite kein Kostenzuschuß geleistet. Die dafür von Preußen nach dem Gesetz vom 10. Mai 1890 aufzuwendenden Mittel beliefen sich auf 2150 000 Mk. Die Fertigstellung und Inbetrieb-

^{*)} Der Bau dieser schon im Staatsvertrage vom 23. August 1870 erwähnten Bahn war für die Preussische Theilstrecke f. S. der Hannover-Altenbeckener Eisenb.-Gesellschaft und für die Braunschweig'sche Strecke der Braunschweig'schen Eisenb.-Gesellschaft concessionirt gewesen und theilweise auch von beiden Gesellschaften begonnen worden.

nahme dieser Linie, die auf eine Länge von 8,05 Kilm. auf Braunschweig'schem Terrain liegt, erfolgte am 1. October 1894, während die Linie Helmstedt-Geisfelde erst ein Jahr später, am 1. September 1895 dem Betriebe übergeben werden konnte. Von letzterer Bahn liegt der bei weitem größere Theil mit 27,26 Kilm. in Braunschweig, und war sie daher auch für den Aufschluß des nordöstlichen Landestheils von erheblicher Wichtigkeit.

Ueber die weitere Thätigkeit der Preussischen Verwaltung für die Vervollkommnung und Erweiterung des Eisenbahn-Verkehrs in Braunschweig ist hier zu erwähnen die Einrichtung der bisherigen Personen-Haltepunkte Bormum, Dettum, Gielde, Hedeper, Idehausen, Watenstedt, Wendessen, Neuenkrug und Hedwigsburg auch für Stückgutabfertigung, die schon im August 1886 erfolgte resp. erweitert ward. Sodann die Einrichtung des Vollbetriebs auf der Strecke Dienenburg-Grauhof-Langelzheim am 1. October 1890 und die Anlage von neuen Haltestellen, so

am 1. April 1889	Broitzem	an der Strecke	Braunschweig-Verfelde,
„ 1. August 1889	Braunschweig Ost	„ „ „	nach Helmstedt,
„ 1. Mai 1894	Deensen-Arholzen	„ „ „	Kreienzen-Solzminnen,
„ 15. Mai 1895	Rüningen	„ „ „	Braunschweig-Wolfenbüttel,
„ 1. März 1896	Wahrstedt-Velpke	„ „ „	Geisfelde-Helmstedt.

Uebers dies wurden auf den meisten größeren Stationen die Betriebseinrichtungen erweitert, und namentlich die Anlagen für den fortwährend zunehmenden Güterverkehr dem Bedürfniß entsprechend ausgebaut und verbessert. —

Trotz dieser lebhaften Bauhätigkeit der Staatsbahn-Verwaltung blieben aber noch immer einzelne Verkehrsbeziehungen übrig, wo die Herstellung von Eisenbahnen aus Rücksichten mehr lokaler Natur den Interessenten wünschenswerth erschien. Die Befriedigung dieser Wünsche blieb dem privaten Unternehmungsgeist überlassen, der sich denn auch die Chancen eines dabei zu machenden Gewinnes nicht entgehen ließ.

Die Fortsetzung der Halberstadt-Blankenburger Bahn in den Harz über Rübeland und Elbingerode bis nach Tanne ward bereits weiter oben erwähnt. Diese Verlängerung, welche ab Station Hütte das Braunschweig'sche Gebiet auf eine weitere Strecke von 13,6 Kilm. durchzog und bis Mitte October 1886 vollendet wurde*), war bereits in dem Staatsvertrage vom 24./30. Juni 1884 vorgesehen. Die zweite, in diesem Vertrage erwähnte Privatbahn von Braunschweig über Dornburg nach Seesen, ward ebenfalls schon im Jahre 1885 in Angriff genommen, nachdem sich zu ihrer Herstellung eine Aktiengesellschaft unter der Firma: „Braunschweig'sche Landeseisenbahn-Gesellschaft“ gebildet hatte. Dieselbe erhielt von der Braunschweig'schen Regierung am 10. Februar und von der Preussischen am 6. April 1885 die Concession. Die Bahn, welche als normalspurige Nebenbahn mit einem Baukapital von 3650000 Mk.***) in der Zeit bis Frühling 1889 hergestellt ward, hat mit der Zweigbahn von Hohenweg nach Wolfenbüttel eine Gesamtlänge von 82,08 Kilm., wovon der größere Theil mit 61,48 Kilm. in Braun-

*) Die Kosten hatten sich allerdings höher gestellt, wie anfänglich veranschlagt, und ward daher durch Bekanntmachung vom 14. September 1888 und vom 16. Juli 1890 die Ausgabe neuer Prioritäts-Obligationen im Betrage von 500000 bzw. 1000000 Mk. behördlich genehmigt. —

**) Das Baukapital ward durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen beschafft, wozu die Landesregierung laut Verordnung vom 20. Februar 1885 ihre Genehmigung erteilte. Am 11. September 1891 erhielt die Gesellschaft die Erlaubniß zur Ausgabe weiterer Prioritäts-Obligationen II. Em. in Höhe von 1 Million Mk.

schweig liegt. Dementiprechend verblieb auch die Oberaufsicht über das Unternehmen der Braunschweig'schen Regierung unter den üblichen allgemeinen Vorbehalten Preussens, wie sie auch bei der Halberstadt-Blankenburger Bahn gemacht waren.

Einen weiteren Zuwachs erhielt sodann das Eisenbahnnetz in Braunschweig durch das Unternehmen der im Herzogthum Anhalt domizilirten Aktien-Gesellschaft für den Bau der Gernrode-Sarzgeroder Eisenbahn. Diese Bahn, welche nur eine Spurweite von 1 m hat, war von der Station Gernrode der Preuß. Staatsbahnstrecke Sroße-Quedlinburg ausgehend bis Alexisbad und Sarzgerode im Sommer 1888 fertiggestellt und bis Juni 1890 bis Güntersberge verlängert worden. Zwecks Fortsetzung dieser Linie über die Landesgrenze hinaus in's Braunschweig'sche Gebiet über Stiege nach Hasselfelde wurde zwischen Anhalt und Braunschweig ein Staatsvertrag vom 14./20. Mai 1891 geschlossen; demzufolge verblieb der Anhaltischen Regierung die Oberaufsicht über die ganze (43,5 Kilm. lange) Linie, die Genehmigung der Tarife etc. etc., jedoch wird jedem Staate die Besteuerung des innerhalb seiner Grenzen gelegenen Theiles der Bahn nach Maßgabe der eigenen Landesgesetze vorbehalten. Daraufhin ward Anhaltischerseits die Concession zum Bau der Reststrecke bis zur Landesgrenze am 24. Juli 1891 erteilt, während die Braunschweig'sche Concession vom 5./21. August 1891 datirt zum Bau und Betrieb der im Herzogthum gelegenen Strecke von 9,6 Kilm. Dieser Anschluß der Stadt Hasselfelde an das Eisenbahnnetz war für dieselbe und das umliegende Sarzgebiet von großer, wirtschaftlicher Bedeutung. —

Es war dies die erste für den allgemeinen, öffentlichen Verkehr bestimmte Schmalspurbahn in Braunschweig*), und nahm die Regierung daraus Veranlassung durch Verordnung vom 10. December 1891 zum Titel V der Bahnordnung für die deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ergänzende Bestimmungen eben für diese Schmalspurbahn zu erlassen, nachdem bereits durch Verordnung vom 13. Juni 1888 allgemein gültige Polizei-Vorschriften für das Publikum bezüglich der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (3. Tit. V der Bahnordnung) veröffentlicht waren.**)

Die erwähnte Bahnordnung ward übrigens im folgenden Jahre ganz aufgehoben und durch Reichsgesetz vom ^{30. Juni}/_{5. Juli} 1892 eine neue „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“ eingeführt, die für das Herzogthum Braunschweig durch Bekanntmachung vom 30. November 1892 publicirt ward, imgleichen die neue „Betriebs-Ordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“, die „Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebsbeamten“, die „Signal-Ordnung“ und die „Normen für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen.“ —

Ein neuer kräftiger Anstoß zur Herstellung von Eisenbahnen als private Unternehmungen erfolgte um diese Zeit durch das im Königreich Preußen erlassene Gesetz vom 28. Juli 1892 über den Bau von sogenannten Kleinbahnen, indem dadurch die Möglichkeit gegeben ward, derartige Bahnen, die nicht mehr zu den eigentlichen Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 gerechnet werden, in größter Einfachheit auszuführen und zu betreiben. Denn wenn auch schon durch die Reichsgesetze vom 12. Juni

*) Abgesehen von der im Jahre 1881 eröffneten Pferdebahn in der Stadt Braunschweig.

**) Das neuere Bahnpolizei-Reglement und Signal-Ordnung vom 30. November 1885 waren in Braunschweig durch Verordnung vom 23. December 1885 eingeführt, und am 21. Februar 1887 eine Ausführungs-Verordnung zum Reichsgesetz vom 20. Juni 1886 über die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei der Viehbeförderung auf Eisenbahnen erlassen nebst Ergänzungen dazu vom 7. und 8. November ej. a.

1878 bzw. 30. Juni 1892 für die Bahnen untergeordneter Bedeutung große Erleichterungen im Bau und Betrieb gewährt waren, so erwiesen sich diese doch noch nicht als ausreichend, um auch für den nachbarlichen Verkehr kleinerer Orte oder für den Ortsverkehr selbst Eisenbahnen zu schaffen an Stelle der Fuhrwerke, deren Leistungsfähigkeit dem stetig steigenden Verkehrsbedürfnis nicht mehr gewachsen war. Ein ähnliches Gesetz ist nun zwar für's Herzogthum Braunschweig nicht erlassen, jedoch sind auch hier in neuerer Zeit einige Bahnen unter Bedingungen concessionirt worden, die im Wesentlichen den Bestimmungen jenes Preuß. Gesetzes entsprechen, namentlich solche als Kleinbahnen in Preußen zugelassene Unternehmungen, die sich auch nach Braunschweig hinein erstrecken.

Auch die Thätigkeit der im Jahre 1890 in Braunschweig für den Anfang des Herzogthums errichteten Handelskammer mag hier nicht unerwähnt bleiben, die fortgesetzt und energisch auf eine Vermehrung des Eisenbahnnetzes und eine Vervollkommnung der Verkehrs-Einrichtungen hingewirkt hat.

Unter diesen Umständen hat sich denn noch im letzten Decennium des geschiedenen Jahrhunderts eine große Regsamkeit für den Bau von Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig nicht minder wie in Preußen gezeigt.

Hier sei zunächst die Herstellung der kleinen Verbindungsbahn von Börßum nach der Preuß. Stadt Hornburg erwähnt, welche allerdings nur auf 1,76 Kilm. Länge ab Börßum auf Braunschweig'schem Gebiet liegt. Für Preußen als Kleinbahn concessionirt ward der Stadt Hornburg als Unternehmerin am 17. Mai 1894 auch die Braunschweig'sche Concession unter den gleichen Bedingungen ertheilt auf Grund der zwischen den beiderseitigen Ministerien dieselhalb getroffenen Vereinbarung vom ^{21. April}_{3. Mai} 1894. Die Betriebseröffnung dieser im ganzen 5,0 Kilm. langen normalspurigen Bahn erfolgte am 1. Juni 1895. —

Ähnlich waren die Verhältnisse bei der Bahnverbindung Seudeber-Mattierzoll, welche ebenfalls als normalspurige Kleinbahn von dem Preuß. Regierungs-Präsidenten zu Magdeburg am 2. Juni 1897 und von der Braunschweig'schen Regierung am 9. September d. J. concessionirt war, gemäß Vereinbarung der beiderseitigen Ministerien vom ^{16. Juli}_{6. August} 1897.

Die Concessiondauer beträgt 75 Jahre für die „Kleinbahn-Gesellschaft Seudeber-Mattierzoll zu Halberstadt“^{*)} Preußen behält das Oberaufsichtsrecht über die Tarife, Fahrpläne etc., und unterliegt dies Unternehmen den gesetzlichen Vorschriften über die Staats- und Kommunal-Abgaben in beiden Staaten.

Die Betriebseröffnung der 20,85 Kilm. langen Strecke erfolgte im Herbst 1898 und liegen davon 6,46 Kilm. in Braunschweig.

Im Jahre 1895 bildete sich auch noch ein Aktien-Unternehmen für den Aufschluß der landschaftlich hochentwickelten Gegend zwischen Schöningen und Oscherleben. Die am 15. Juni 1895 gegründete Oscherleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sitze in Oscherleben erhielt von der Preussischen Regierung am 18. Juni 1895 und von der Braunschweig'schen Regierung am 5./25. October 1895 die Concession, nachdem zwischen beiden Staaten am ^{22. Februar}_{15. Juni} desselben Jahres ein hierauf

^{*)} Diese Linie war f. S. bereits der früheren Braunschweig'schen Eisenb.-Gesellschaft concessionirt gewesen.

bezüglicher Staatsvertrag geschlossen war, der im Wesentlichen auf die Abmachungen vom 27./30. Juni basiert, jedem Staate aber die Besteuerung der in sein Gebiet fallenden Strecke nach Maßgabe der Landesgesetze freistellt.

Die Bahn ist als eingleisige, vollspurige Nebenbahn von der Firma Lenz & Co. mit einem Anlage-Kapital von 2620000 Mk. erbaut und gegen Ende des Jahres 1899 dem Betriebe übergeben worden. Im Herzogthum Braunschweig liegen davon allerdings nur 3,27 Kilm. und untersteht sie deswegen auch im Wesentlichen der Preussischen Oberaufsicht. —

Auch die schon längst geplante Durchquerung des Harzgebirges mit Eisenbahnen ging noch vor Schluß des Jahrhunderts in Erfüllung. Die zu dem Zwecke gebildete Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn-Gesellschaft ward Preussischerseits am 27. Mai 1896 und von Braunschweig am 2. December 1896 concessionirt als schmalspurige Nebenbahn von 1,0 m Spurweite. Diese sogen. Harzquerbahn, von der eine Abzweigung bis auf den Brocken führt, durchschneidet Braunschweig'sches Gebiet nur auf 2,202 Kilm. Länge bei Sorge.

Am 27. März 1899 ward diese Reststrecke fertiggestellt und der Betrieb über die ganze Bahnlinie eröffnet. Die staatlichen Vereinbarungen hierüber sind in dem Vertrage vom ^{11. März}_{4. April} 1896 getroffen, in ähnlicher Weise wie es bei Eschersleben-Schöningen geschehen war. Der Vertrag enthält aber gleichzeitig auch noch Bestimmungen für einen weiteren Eisenbahnbau im Harzgebiet, der eine Verbindung mit der Harzquerbahn einerseits, andererseits mit der Bahn Blankenburg-Tanne herstellen sollte. Für dieses letztere Unternehmen hatte sich die Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft mit Domicil in Walkenried gebildet, welche von Station Walkenried der Halle-Casseler Bahn ausgehend einen schmalspurigen Schienenweg von 1,00 m Spurweite bis nach Braunlage mit Abzweigung nach Tanne herzustellen unternahm. Die Linie liegt in ihrer ganzen Erstreckung von 27,60 + 8,31 Kilm. Länge auf Braunschweig'schem Gebiet und ward von der Landesregierung unterm 24. Mai 1897 als Nebenbahn nach dem Gesetz vom 5. Juli 1892 concessionirt. Das Anlagekapital beträgt 2300000 Mk.

Die vollständige Betriebseröffnung erfolgte am 24. August 1899. —

Noch eine dritte Harzbahn ward projektirt, welche am Nordrande hinziehend die Verbindung zwischen Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg und Thale herstellen sollte (Harzgürtelbahn). Die „Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin“ bewarb sich um die Concession für diesen Bahnbau und wurde wegen desselben zwischen Braunschweig und Preußen am 15./16. Juni 1898 ein Staatsvertrag mit analogen Bestimmungen wie bei der Harzquerbahn geschlossen, demzufolge diese Linie als schmalspurige Nebenbahn von ebenfalls 1 m Spurweite binnen 2 Jahren nach erfolgter Concession herzustellen war.

Diese Concessionirung ist zwar schon von beiden theilhaftigen Staaten erfolgt — von Braunschweig am 26. Februar 1900, — doch ist der Bau von der Gesellschaft aus finanziellen Schwierigkeiten bisher noch nicht in Angriff genommen worden. —

Von größerer Wichtigkeit für das Land wie die vorerwähnten war die Herstellung der Vormohle-Emmerthaler Eisenbahn. Dieselbe liegt zu einem großen Theile in Braunschweig und ist von der Vormohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft mit Sitz in Eschershausen als normalspurige Nebenbahn nach der Bahnordnung vom 5. Juli

1892 gebaut worden. In dem hierüber abgeschlossenen Staatsvertrage vom 9. Juni 1897 ist das allgemeine Aufsichtsrecht, Tariffestsetzung etc. der Braunschweig'schen Regierung überlassen. Dieser Vertrag enthält im Uebrigen analoge Bestimmungen wie der vom 11. März ej. a. wegen der Nordhäuser-Wernigeroder Bahn geschlossene, jedoch hat sich darin die Braunschweig'sche Regierung das Ankaufsrecht auch des in Preußen gelegenen Theiles der Bahn nach Ablauf von 30 Jahren nach der Betriebseröffnung vorbehalten.

Die Preussische Concession ward der Gesellschaft am 6. August 1898 ertheilt und die Braunschweig'sche am 16. September 1898. Das Grundkapital der Gesellschaft beläuft sich auf 3055000 Mk. und wurde derselben laut Landtagsabschied vom 31. August 1896 eine staatliche Subvention von 405000 Mk. gewährt. Die Fertigstellung und Betriebseröffnung erfolgte am 9. October 1900, und zwar liegen von der gesammten Streckenlänge von 32,67 Kilm. auf Braunschweig'schem Territorium -- 23,07 Kilm.

Für diesen südwestlichen Theil des Herzogthums kommen dann noch zwei Kleinbahn-Unternehmungen in Betracht, die in Preußen nach dem bezügl. Gesetz vom 28. Juli 1892 concessionirt sind, nämlich a) die vom Kreis-Kommunalverband des Preussischen Kreises Osterode a. S. gebaute Verbindung von dieser Kreisstadt nach Kreienzen, und b) die Verlängerung der Kleinbahn Voldagsen-Duingen bis zum Braunschweig'schen Orte Delligsen.

Ersterwähnte Bahn hat nur eine Spurweite von 0,75 m und ward von der Braunschweig'schen Regierung am 14. August 1898 und 23. September 1899 concessionirt auf Grund der mit Preußen getroffenen ministeriellen Vereinbarung vom ^{6. Juni}_{9. Juli} 1898. *) Die Bahn durchschneidet Braunschweig'sches Gebiet auf 6,58 Kilm. Länge und wurde am 20. December 1898 das erste Stück von Osterode bis Sörste in Betrieb gesetzt, das Stück Kreienzen-Willershausen am 2. September 1899 und die ganze Bahn vollständig erst am 2. Mai 1901. Die Concessiondauer beträgt 30 Jahre und steht die generelle Oberaufsicht über das Unternehmen der Preussischen Regierung zu.

Die normalspurige Kleinbahn Duingen-Delligsen ist von der Firma Vering & Wächter in Berlin gebaut, nachdem von der Braunschweig'schen Landesversammlung am 3. Februar 1899 dafür ein Kostenzuschuß zu den Baukosten bewilligt war. Concessionirt war diese Bahn auf Grund der ministeriellen Vereinbarungen vom ^{6. Juni}_{12. Juli} 1899 vom Preussischen Regierungspräsidenten zu Hannover am 27. Mai 1899 auf unbeschränkte Dauer, und von der Braunschweig'schen Regierung am 19. Juli 1899. Die allgemeine Oberaufsicht verbleibt danach bei der Preussischen Regierung. Die Bahn genießt 5jährige Tariffreiheit, ist aber den gesetzlichen Staats- und Kommunalabgaben unterworfen. Die Höhe des Baukapitals beträgt 994000 Mk. Ihre Inbetriebnahme erfolgte am 1. Juli 1901 und liegen davon 9,0 Kilm. in Braunschweig. —

Gleichzeitig hat dieselbe Landesversammlung von 1899 auch noch einen weiteren Kostenzuschuß bewilligt für eine Eisenbahn von Braunschweig (Nord) über Gliesmarode, Debbesdorf, Wendhausen, Lehre und Slechtdorf zum Anschluß an die Berlin-Lehrter Bahn bei Sallerleben, die sogen. Schunterthalbahn. Der Bau dieser von der Braunschweig'schen Landeseisenbahn-Gesellschaft herzustellenden normalspurigen Nebenbahn von ca. 26 Kilm. Länge, wovon etwa 17,2 Kilm. auf Braunschweig entfallen, ist

*) Die Preussische Concession ward durch den Regierungs-Präsidenten in Hildesheim am ^{21. März}_{16. Mai} 1898 ertheilt.

jedoch z. S. erst eben begonnen, nachdem die landesherrliche Genehmigung dazu am 23. August 1900 erteilt und die Ausgabe von 2 Millionen Mark Prioritäts-Obligationen laut ministerieller Bekanntmachung vom 1. Juli 1899 gestattet worden ist. Für das auf Preußen entfallende Stück steht die Concessionirung z. S. noch aus. Das erste Stück der Bahn von Braunschweig bis Glesmarode wird jedoch noch im Jahre 1901 fertiggestellt werden, weil es gleichzeitig den Anschluß der Braunschweig-Schöninger Bahn vermitteln soll. Dieses letztgenannte Unternehmen gehört der „Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft“, die sich im Jahre 1900 gebildet hat zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Braunschweig bezw. Glesmarode über Hötum nach Mattierzoll einerseits, andererseits nach Schöningen. Beide Linien werden eine Länge von 36 bezw. 32 Kilm. erhalten, die mit Ausnahme eines kleinen Stückes von etwa 2 Kilm. bei Rocklum ganz in Braunschweig gelegen sind. Da dieser Bahnbau mithin für das Land von bedeutender Wichtigkeit ist, zumal die südliche Linie zugleich einen Eisenbahnanschluß an das fiskalische Kalisalzwerk auf der Afse herstellen wird, hat die Landesversammlung 1900/01 genehmigt, daß sich der Staat an den zu 8 Millionen Mark veranschlagten Kosten mit 300000 Mk. in Aktien und einem Baarzuschuß in gleicher Höhe beteiligt, welcher letzterer erst dann zu verzinsen ist, wenn die Aktionäre 2 Jahre hindurch mindestens 4% Dividende erhalten haben.

Preußischerseits ward der Gesellschaft am 4. März 1901 die Bauconcession erteilt, auf Grund des Separatvertrages mit Braunschweig vom 19. December 1900, während von der Braunschweig'schen Regierung die Concessionirung am 17. September 1900 erfolgt ist. — Danach soll die Bahn als normalspurige Nebenbahn gebaut und betrieben werden nach dem Gesetze vom 5. Juli 1892 mit den Aenderungen vom 24. März 1897 und 23. Mai 1898. Der Anschluß an das Staatsbahnetz geschieht in den Bahnhöfen Schöningen und Mattierzoll. Die Bauzeit ist auf 2 Jahre bemessen und erfolgt die Feststellung der speciellen Bauentwürfe durch jede Regierung innerhalb ihres Gebietes. Das Oberaufsichtsrecht über das ganze Unternehmen verbleibt der Braunschweig'schen Regierung, während der Preußischen nur die allgemeinen Hoheitsrechte auf Preuß. Territorium vorbehalten sind. Die Bahnpolizeibeamten sind von den zuständigen Behörden des Staates, in dem die Anstellung erfolgt, zu verpflichten, wobei die betr. Landeskinder bevorzugt werden sollen. Die Besteuerung hat nach Maßgabe der beiderseitigen Landesgesetze zu geschehen, und ist die Erhebung einer besonderen Eisenbahn-Abgabe jeder Regierung für ihren Theil unbenommen.

Preußen hat sich aber hierbei ausdrücklich das Recht ausbedungen, die ganze Bahn nach Ablauf von 10 Jahren seit der Betriebseröffnung für den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reingewinns der vorangehenden 3 Jahre käuflich zu erwerben. Ein späterer Ankauf kann nur nach § 42 des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 erfolgen. Im ersteren Falle müssen die vom Braunschweig'schen Staate zum Bau gezeichneten 300000 Mk. Aktien und der Baarzuschuß in gleicher Höhe jedenfalls mit den sonstigen Anlagekosten als Minimum erstattet werden. Dieses Ankaufsrecht erstreckt sich auch auf alle künftigen Erweiterungen dieses Unternehmens nicht allein, sondern es umfaßt auch die anschließende Bahn Schöningen-Oschersleben, die event. unter den nämlichen Bedingungen mit angekauft werden kann, und hat die Concessions-Urkunde der letzteren Bahn vom 18. Juni 1895 unter dem 4. März 1901 eine dementsprechende Ergänzung erfahren. —

Bei den privaten Eisenbahnbauten ist schließlich auch noch das Unternehmen der Braunschweig'schen Straßenbahn-Gesellschaft zu erwähnen. Diese schon im Jahre 1880/81 gegründete Gesellschaft bezweckte ursprünglich nur die Herstellung und den Betrieb von Pferdebahnen im innern Bezirk der Stadt Braunschweig. In den Jahren 1895/96 hat dieselbe ihr Unternehmen wesentlich erweitert und nicht bloß auf die Vororte ausgedehnt, sondern auch eine selbstständige Bahnverbindung mit Wolfenbüttel hergestellt auf Grund der ihr von der Braunschweig'schen Regierung auf 50 Jahre ertheilten Concession vom 7./20. November 1896 bzw. 22. Februar 1897, und wurde der Gesellschaft am 24. Juli 1897 vom Staatsministerium die Ausgabe von 2¹/₂ Millionen Mk. Schuldverschreibungen zu dem Zwecke bewilligt. Dabei ward die bisherige Betriebsweise mit Pferden aufgegeben und an deren Stelle elektrische Triebkraft eingeführt. Es ist dies also die erste und bisher einzige elektrisch betriebene Eisenbahn im Lande, die eine schmalspurige Kleinbahn von 1,1 m Spurweite darstellt und eine Länge von 33,691 Kilm. hat, wovon 21,836 Kilm. auf die eigentliche Stadtbahn und 11,855 Kilm. auf die Verbindungsbahn mit Wolfenbüttel entfallen. Die Inbetriebnahme der letzteren ist am 28. October 1897 erfolgt. —

Aus der vorangegangenen Darstellung ergibt sich, daß das Eisenbahnetz in Braunschweig bei dem gemischten System von 1885 bis zum Schluß des Jahrhunderts einen Zuwachs von 249,92 Kilm. erhalten hat, und zwar waren dies überwiegend Privatbahnen mit 185,33 Kilm. und 64,59 Kilm. Staatsbahnlinien, sodaß nuncmehr der gesammte Eisenbahnverkehr in Braunschweig ungefähr zu ¹/₃ durch Privatbahnen und zu ²/₃ durch Staatsbahnen bedient wird. Aber der Bau neuer Strecken ist von beiden Theilen noch keineswegs abgeschlossen. Die von privater Seite in Angriff genommenen bezüglich der Arbeiten haben bereits oben Erwähnung gefunden. Aber auch die Preussische Staatsbahn-Verwaltung hat sich den Wünschen nach einer zweckmäßigen Ergänzung und Vervollständigung der Eisenbahnverbindungen des Landes gegenüber durchaus nicht ablehnend verhalten. So hat dieselbe sich durch einen Staatsvertrag vom 26. Februar 1897 verpflichtet, eine neue Bahnverbindung zwischen Schandelaß und Oebisfelde zu bauen, um so eine direktere und schnellere Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten Berlin und Braunschweig zu schaffen. Es ist das die 4. und mit der Schunterthalbahn schon die 5. Verbindung der Linie Sildesheim-Braunschweig-Magdeburg-Berlin mit der Linie Hannover-Lehrte-Berlin innerhalb des Braunschweig'schen Gebietes.

Nach den vertraglichen Abmachungen ist diese Bahn als eingleisige Nebenbahn mit normaler Spur nach dem Gesetz vom 5. Juli 1892 herzustellen und zu betreiben und zwar auf Kosten des Preuß. Staates, der zu dem Zweck durch das Etatgesetz vom 29. April 1897 den Betrag von 2440000 Mk. ausgeworfen hat. Die Braunschweig'sche Regierung hat indeß ihrerseits die Verpflichtung übernommen a) den für die Bahn benötigten Grund und Boden innerhalb Braunschweigs unentgeltlich zur Verfügung zu stellen bzw. lasten- und schuldenfrei dem Preuß. Eisenbahn-Siskus eigenthümlich zu überweisen; b) die Mitbenutzung der Chaussees und Wege unentgeltlich zu gestatten und c) einen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Baarzuschuß von 176000 Mk. zu den Baukosten zu leisten. Im Uebrigen hat sie für die Bahn Freiheit von allen Staatsabgaben zugestanden, und soll auch eine Kommunalbesteuerung nicht stattfinden dürfen. Die Braunschweig'sche Regierung verzichtet auch auf das Erwerbsrecht der im Herzogthum gelegenen Strecke, so lange sich die Bahn im Eigenthum und Betrieb des Preuß. Staates befindet und ist damit einver-

standen, daß im Fall der Preuß. Eisenbahnbefitz an's Deutsche Reich abgetreten werden sollte, auch alle Rechte und Pflichten aus diesem Vertrage mit auf's Reich übergehen.

Dafür hat sich jedoch die Braunschweig'sche Regierung die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe für die Stationsanlagen, Brücken, Durchlässe, Wegekrenzungen etc. innerhalb ihres Staatsgebietes vorbehalten, wie denn auch ihre Wünsche hinsichtlich der Linienführung, Anlage der Stationen etc. zu berücksichtigen sind. Im übrigen gelten bezüglich der Landeshoheit und des Aufsichtsrechts über den im Herzogthum gelegenen Theil die Bestimmungen in Art. IV—VI des Staatsvertrages vom 27./30. Juni 1884. Die an der Bahn angestellten Beamten werden disciplinarisch nur den Preuß. Eisenbahn-Behörden, sonst aber den Gesetzen und Behörden ihres Stationortes unterstellt sein. —

Mit den vorstehenden im Wesentlichen übereinstimmend sind die Bestimmungen, welche der Staatsvertrag vom 2./4. Mai 1898 enthält über den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Ganderheim über Bodenburg nach Elze bezw. Gr. Dünken in Hannover, nur ist hier der Braunschweig'sche Beitrag zu den Baukosten, für welche Preussischerseits der Betrag von 5320000 Mk. schon durch Etatsgesetz vom 8. April 1895 bewilligt wurde, auf 200000 Mk. festgesetzt.

Beide Linien sind bereits im Bau begriffen und werden im Jahre 1902 betriebsfähig hergestellt sein. Die Ausführung der Bahn Schandelaß-Gebisfelde, welche auf 20,4 Kilm. Länge in Braunschweig liegt, geschieht durch die Königl. Eisenb.-Direktion in Magdeburg, während der Bau der Linien Ganderheim-Bodenburg-Elze und Dünken der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover übertragen ist. Nach Fertigstellung wird aber diese Linie, die ca. 14 Kilm. im Herzogthum liegt und durch den Eisenbahn-Anschluß der Enklave Bodenburg für dasselbe besondere Bedeutung erlangt, dem Verwaltungsbezirk der Königl. Eisenbahn-Direktion Cassel zugetheilt werden, dem seit 1895 schon sämtliche Staatsbahnen im südwestl. Theile Braunschweigs angehören.

Denn es ist hier nachzutragen, daß am 1. April 1895 eine durchgreifende Reform der Preuß. Staatsbahn-Verwaltung stattgefunden hat, bei der die Königl. Eisenbahn-Betriebsämter aufgehoben, und die Königl. Eisenbahn-Direktionen unter entsprechender Vermehrung ihrer Zahl und Verringerung ihrer Verwaltungsbezirke mit der unmittelbaren Leitung des Betriebsdienstes betraut worden sind. Dabei bedienen sie sich als örtlicher Organe der für bestimmte Bezirke eingesetzten Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektionen, Eisenbahn-Maschinen-Inspektionen, Verkehrs-Inspektionen, Telegraphen- und Werkstatt-Inspektionen, denen aber nicht mehr der Charakter von öffentlichen Behörden, sondern nur von staatlichen Dienststellen beizumessen ist.

In Folge dieser Reorganisationen hat denn auch das Königl. Eisenbahn-Betriebsamt Braunschweig am 1. April 1895 seine Funktionen eingestellt, und bei der neuen Abgrenzung der Direktionsbezirke wurden dann sämtliche Staatsbahnstrecken im südwestlichen Landestheil von Braunschweig ab Börßum bezw. Bahnhof Neukrug der Linie nach Langelheim-Grauhof und Goslar vom Direktions-Bezirk Magdeburg abgetrennt und der neugebildeten Königl. Eisenbahn-Direktion in Cassel zugewiesen incl. der Strecken Holzminden-Ottbergen und Holzminden-Scherfede aus dem Direktionsbezirk Elberfeld, desgleichen das Bahnstück bei Walkenried der Strecke Northeim-Nordhausen, welches bis dahin zum Direktionsbezirk Frankfurt

gehört hatte, wie auch die in Braunschweig gelegenen Stücke der Linien Nordstemmen-Kreienzen-Northheim und Ottbergen-Wehrden-Northheim aus dem früheren Direktionsbezirk Hannover. Dieser letztere erhielt nun aber von der Bahn Lehrte-Stendal-Berlin das weitere Stück bis Oebisfelde*) mit der Braunschweig'schen Strecke bei Vorsfelde. Somit sind seitdem statt der früheren 4 Direktionen hinfort nur noch 3 Königl. Eisenbahn-Direktionen an der Verwaltung der Staatsbahnstrecken in Braunschweig theilhaftig, und zwar unterstehen davon der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover 38,69 Kilm., der Königl. Eisenbahn-Direktion Cassel 123,88 Kilm. und alle übrigen Strecken mit 238,85 Kilm. der Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg, sodaß dieser letzteren Behörde also noch immer der bei weitem größte und auch wichtigste Theil aller Staatsbahnen im Herzogthum Braunschweig verblieben ist.

.....

*) Später am 1. April 1898 diese ganze Linie bis Berlin.

II. Theil.

Die Eisenbahn-Verhältnisse im Herzogthum Braunschweig zu Anfang des XX. Jahrhunderts.

(Zu vergleichen die am Schluß beigelegte Uebersichtskarte.)

Gegenwärtig am Anfang des XX. Jahrhunderts sind im Herzogthum Braunschweig mit mechanischen Kräften betriebene Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr von Ort zu Ort vorhanden in einer Gesamterstreckung von 597,07 Kilm. (die Lokalbahnen und Privat-Anschlußbahnen nicht mitgerechnet). Bei einem Flächeninhalte des Staates von 3672,2 □ Kilm. kommen mithin auf 100 □ Kilm. Fläche 16,26 Kilm. Eisenbahn, und auf 10000 Einwohner 12,86 Kilm. *) Es sind das äußerst günstige Verhältnisse, die beweisen, daß der Eisenbahnbau in Braunschweig sehr weit vorgeschritten ist. Es wird dies besonders klar, wenn man damit die Eisenbahn-Verhältnisse in den übrigen Hauptstaaten Deutschlands und Europa's vergleicht, wie die nachstehende Tabelle erkennen läßt. **) Es entfielen nämlich Ende 1899 auf

	100 □ Kilm. Fläche.	10000 Einwohner.
in Belgien	21,0	9,3 Kilm. Eisenbahn.
im Kgr. Sachsen . .	18,8	7,5 „ „
„ Großherz. Baden .	12,7	11,1 „ „
in Elsaß-Lothringen .	12,4	11,0 „ „
„ England.	11,0	8,6 „ „
„ ganz Deutschland .	9,3	9,7 „ „
„ der Schweiz . . .	9,1	12,4 „ „
„ Württemberg . . .	8,6	8,1 „ „
„ Baiern	8,7	11,4 „ „
„ Preußen	8,7	9,5 „ „
„ Frankreich	7,9	10,9 „ „

*) Nach der vorläufigen Feststellung der letzten Zählung von 1900.

**) Nach dem Archiv für Eisenbahnen, Jahrg. 1901, S. 549.

Dieselben vertheilen sich derart über das Land, daß sich befinden in den Kreisen

Braunschweig:	78,41	Km. d. j. auf 100	Km. = 14,3	Km. u. auf 10000	Einw. = 4,86	Km.
Wolfenbüttel:	127,94	„ „ „ „ „ „	= 17,3	„ „ „ „ „	= 15,00	„
Iselmstedt:	116,40	„ „ „ „ „ „	= 14,5	„ „ „ „ „	= 15,56	„
Gandersheim:	124,54	„ „ „ „ „ „	= 22,6	„ „ „ „ „	= 23,00	„
Holzminde:	71,85	„ „ „ „ „ „	= 12,0	„ „ „ „ „	= 12,60	„
Blankenburg:	77,93	„ „ „ „ „ „	= 16,4	„ „ „ „ „	= 22,25	„

A. Vollbahnen	340,44	Kilom., davon
a) 1-gleisig	69,54	..
b) 2- u. mehr-gleisig	270,90	..
B. Nebenbahnen	256,63	Kilom., sämtlich eingleisig, davon
a) mit normaler Spur 190,49	..	
b) „ schmaler .. 66,14	..	
von letzteren haben 11,85	Kilom. eine Spurweite von 1,10 m,	
	47,71 1,00 ..
	und 6,58 0,75 ..

401,42	Kilm. Staatsbahnen im Besitz des Preuss. Staates,
	nämlich 340,44 Kilm. Vollbahnen und
	60,98 „ Nebenbahnen mit normaler Spur.
195,65	„ Privatbahnen und zwar
	129,51 Kilm. Nebenbahnen mit normaler Spur.
	66,14 „ „ „ schmaler „

*) Der sonst übliche Vergleich der vorhandenen Stationen und der Menge der dort abgefertigten Personen und Güter mit der Einwohnerzahl ist deswegen auch hier unterlassen, da er unter den obwaltenden Verhältnissen nur ein falsches Bild von der Dichtigkeit des Verkehrs in Braunschweig ergeben würde, namentlich weil derselbe in weit höherem Maße von ausländischen Stationen mitbedient wird, wie es umgekehrt der Fall ist. --

A. Die Staatsbahnen in Braunschweig.

Betrieb und Verwaltung der dem Preussischen Staate gehörigen Eisenbahnstrecken in Braunschweig ist z. S. getheilt zwischen den Königl. Eisenbahn-Direktionen in Magdeburg, in Cassel und in Hannover, welche dem Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten direkt unterstehen.

Zum Verwaltungsbezirk der ersteren gehören 238,85 Kilm., nämlich 177,87 Kilm. Vollbahnen und 60,98 Kilm. normalspurige Nebenbahnen; zum Bezirk der Direktion Cassel nur 123,88 Kilm. Vollbahnen und zum Bezirk der Direktion Hannover 38,69 Kilm. Vollbahnen. In allen drei Bezirken befinden sich im ganzen 62 Stationen und 2 Ladestellen, davon im Magdeburger: 39 Stationen und 2 Ladestellen,

„ Casseler: 16 „
und „ Hannover'schen: 7 „

Die Stationen werden bei der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung nach ihrer Bedeutung eingetheilt in Bahnhöfe I., II. und III. Klasse, in Haltestellen und Haltepunkte. Die beiden letzteren sind in ihren Abfertigungs-Befugnissen mehr oder weniger beschränkt.

Die Direktionen sind bürokratisch eingerichtete Behörden mit einem Präsidenten an der Spitze. Sie sind ausgestattet mit den Rechten und Pflichten von Provinzialbehörden; nur als Beschwerde-Instanz für die unterstellten Beamten haben sie in Disciplinarsachen als Kollegium zu beschließen. Ihnen obliegt die gesammte Verwaltung der im Betriebe und im Bau befindlichen Staatsbahnen innerhalb ihres Bezirks, jedoch ist dem Minister vorbehalten, außer den Personalien der höheren Beamten

1. Bezüglich der Betriebs-Verwaltung:

- a) die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes auf Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre dienen, und zur Aenderung des Betriebes durch Einführung oder Aufhebung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands;
- b) die Feststellung und Abänderung des Fahrplans der zur Personen- und Postbeförderung bestimmten Züge bei Beginn der Winter- und Sommerperiode, sowie die Genehmigung der in der Zwischenzeit beabsichtigten Aenderungen, wenn dadurch die Zahl und Gattung der Züge berührt wird, oder wenn eine Einigung der betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Postbehörden nicht erzielt worden ist;
- c) die Feststellung und Aenderung der Tarife für Personen, Güter, lebende Thiere und Leichen, soweit die Bestimmung darüber nicht den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen wird;

- d) die Genehmigung von Bauausführungen, für welche den königlichen Eisenbahndirektionen Geldmittel nicht zur Verfügung gestellt sind;
- e) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50000 Mk. im Einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werthe den königlichen Eisenbahndirektionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werthe, für welche die höhere Prüfung und endgültige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;
- f) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen, sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;
- g) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 50000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen und engeren Verbindungen bei Gegenständen — jedes Loos für sich gerechnet — von mehr als 150000 Mk.

2. Bezüglich der Neubauverwaltung:

- a) die Anordnung der allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten, die Feststellung des zur Ausführung bestimmten Entwurfs und des zugehörigen Hauptkostenanschlages, sowie die Genehmigung des Bauausführungsplanes für neue Bahnlinien;
- b) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50000 Mk. im Einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werthe den königlichen Eisenbahndirektionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werthe, für welche die höhere Prüfung und endgültige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;
- c) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;
- d) die Eröffnung des Betriebes auf fertiggestellten Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmt sind;
- e) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 100000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Loos für sich gerechnet — von mehr als 300000 Mark.

Nach dem Preussischen Gesetz vom 1. Juni 1882 ist für jede Eisenbahn-Direktion ein besonderer Beirath bestellt aus Vertretern des Handels, der Industrie und Landwirthschaft eines oder mehrerer Verwaltungsbezirke — „der Bezirks-Eisenbahn-rath“, — während der „Landes-Eisenbahn-rath“ für das Gebiet der ganzen Staatsbahn-Verwaltung als beratendes Organ des Eisenbahn-Ministeriums zusammentritt. Nach §. 4 fraglichen Gesetzes

ward auch die Handelskammer, sowie der landwirthschaftliche Central-Verein in Braunschweig zur Vertretung in den Bezirks-Eisenbahnräthen zu Magdeburg, Hannover und Frankfurt berufen; letzterer fungirt gleichzeitig für die Königl. Eisenbahn-Direktion Cassel.

Als Organe der Direktionen zur Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes fungiren als selbstständige Dienststellen „Eisenbahn-Inspektionen“ mit einem allein verantwortlichen Vorstande. Dieselben vertheilen sich nach den verschiedenen Verwaltungszweigen in Betriebs-Inspektionen, Verkehrs-Inspektionen, Maschinen-Inspektionen, Werkstätten-Inspektionen und Telegraphen-Inspektionen event. auch Bau-Inspektionen, für die Herstellung neuer Bahnlinsen oder sonstiger größerer Bauausführungen.

Innerhalb je ihres Geschäftsbereichs und der ihnen überwiesenen Mittel wirthschaften dieselben selbstständig, soweit nicht für einzelne wichtigere Angelegenheiten die Genehmigung der Direktion vorbehalten ist.

Im besondern obliegt dem

Vorstand der Betriebs-Inspektionen:

- a) die Ausführung und Regelung des gesammten Betriebs- und Stationsdienstes;
- b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen Strecken; die Untersuchung von Betriebsstörungen und Unfällen und deren schleunige Beseitigung;
- c) die Verwaltung der Bahnpolizei;
- d) die Instandhaltung und zweckmäßige Verwendung der baulichen Anlagen, sowie die Benutzung und Verwerthung des Grundeigenthums der Verwaltung;
- e) die Verwaltung der Baumaterialien und der Dienstgeräthe;
- f) die Verpachtung der Bahnhofswirthschaften und Lagerplätze;
- g) die Ueberwachung der Privat-Anschlußgleise;

Vorstand der Verkehrs-Inspektionen:

die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassen-dienstes. Seiner Entscheidung unterliegen auch die Anträge auf

- a) Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht,
 - b) Entschädigung aus den Frachtverträgen über die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Thieren und Leichen, namentlich wegen Verlust und Beschädigung oder wegen verzögerter Beförderung,
 - c) Erstattung von Nebengebühren und Konventionalstrafen aus dem Frachtgeschäfte;
- in sämmtlichen Fällen jedoch nur soweit die zu zahlenden Beträge lediglich auf deutsche Eisenbahnen entfallen, und der reklamirte Gesamtbetrag die Summe von 300 Mk. nicht übersteigt.

Vorstand der Maschinen-Inspektionen:

die Angelegenheiten des Maschinendienstes, sowie des Dienstes in den Betriebs- und Nebenwerkstätten, insbesondere die Bestellung, Verdingung, sowie Ueberwachung der von Handwerkern auszuführenden Arbeiten und Lieferungen für die Unterhaltung der maschinellen Anlagen, die Verwaltung der Inventarien und Materialien für die Lokomotiven und Wagen, sowie für Betriebs- und Neben-

werkstätten, ferner die Ueberwachung der Trajekte, Gasanstalten, elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen, der Wasserstationen und sonstigen technischen Nebenbetriebe;

Vorstand der Werkstätten-Inspektionen:

die Verwaltung der Hauptwerkstätten nebst den zugehörigen Magazinen;

Vorstand der Telegraphen-Inspektionen:

die Unterhaltung und Ueberwachung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und sonstigen Sicherungs-Anlagen.

Für die dauernde Ueberwachung und Instandhaltung der Bahnstrecken sind diese in kleinere Abschnitte getheilt, und solche zu dem Zwecke je einem Bahnmeister überwiesen, der die in seinem Bezirk vorhandenen Bahnwärter, Weichensteller und Streckenarbeiter täglich zu kontrolliren resp. angemessen zu beschäftigen hat. Ebenso sind für die Unterhaltung der Telegraphen und elektr. Signalvorrichtungen Telegraphenmeister für bestimmte Bezirke angestellt, während die specielle Beaufsichtigung der Werkstätten durch besondere Werkmeister geschieht.

I. Verwaltungsbezirk Magdeburg.

Der Bezirk der Königl. Eisenb.-Direktion Magdeburg umfaßt die in Braunschweig gelegenen Strecken folgender:

A. Hauptbahnlinien:

1. Braunschweig-Wolfenbüttel-Harzburger	mit 28,52	Kilm.
2. Wolfenbüttel-Jerxheim-Ofcherzleben	„ 35,42	„
3. Braunschweig-Helmstedt-Eilsleben	„ 41,68	„
4. Helmstedt-Jerxheim-Börßum	„ 44,65	„
5. Eilsleben-Schöningen	„ 5,02	„
6. Vienenburg-Goslar-Langelzheim	„ 15,59	„
7. Vienenburg-Grauhof-Langelzheim	„ 2,78	„

Sa. 173,66 Kilm.

B. Nebenbahnlinien:

1. Braunschweig-Helmstedt	mit 14,50	Kilm.
2. Helmstedt-Obesfelde	„ 27,26	„
3. Hertenburg-Harzburger	„ 8,05	„
4. Langelzheim-Clausthal	„ 5,10	„
5. Jerxheim-Nienhagen	„ 1,85	„
6. Büddenstedt-Trendelbusch	„ 4,22	„

Sa. 60,98 Kilm.

Dazu die Verbindungsbahn bei Braunschweig mit 1,21 Kilm. und von der Linie Braunschweig-Lehrte 3,0 Kilm., insgesamt also = 238,85 Kilm. —

A. Hauptbahnlinien.

Alle Strecken der Hauptbahnlinien sind in ganze und zehntel Kilometer abgetheilt, mit Kilometersteinen besetzt und mit Neigungszeigern versehen. Alle Wegeübergänge sind dauernd bewacht oder durch Zugbarrieren verschließbar. Die specielle Beaufsichtigung geschieht durch Weichensteller, Bahnwärter und Streckenläufer.

1. Die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel-Harzburger.

Diese älteste Linie des Landes, welche bereits 1838 als eine der ersten Eisenbahnen Deutschlands eröffnet ward, ist bis Vienenburg zweigleisig ausgebaut, aber von Vienenburg bis Harzburger noch eingleisig. Sie verläßt das Braunschweig'sche Gebiet zunächst bei Hedwigsburg auf eine kurze Strecke von Kilm. 18,25—18,89, tritt dann aber hinter Börßum bei Kilm. 24,68 wieder über die Landesgrenze und erst hinter Vienenburg bei Kilm. 40,37 wieder in's Braunschweig'sche Gebiet ein. Von ihrer ganzen Länge von 44,85 Kilm. liegen mithin nur 28,52 Kilm. im Herzogthum selbst.



Stationengebäude auf Bahnhof Braunschweig H.

Neben dem Stations-Vorstand bilden hier die Fahrkarten-Verwaltung sowie die Stations-Kassenverwaltung selbstständige Dienstzweige. Dasselbe gilt von den in besonderen Gebäuden auf dem Güterbahnhof befindlichen beiden Güter-Abfertigungsstellen, wovon die eine den Eilgutverkehr, die andere den Frachtgutverkehr zu besorgen hat. Letztere hat Telephon-Anschluß an das öffentliche Sprechnetz.

Der gesammte Wagenladungsverkehr ist seit dem Jahre 1894 nach dem Ostbahnhof verlegt.

Im Stationsdienst	find	beschäftigt	durchschnittlich	115 Beamte	69 Arbeiter,
in der Güter-Abfertigung	„	„	„	46	52
„ „ Eilgut	„	„	„	11	16
„ „ Stationskasse	„	„	„	3	—
„ „ Fahrkarten-Ausgabe	„	„	„	7	—

auf der Station insgesammt 182 Beamte 137 Arbeiter, dazu das in Braunschweig stationirte Zugbegleitungspersonal von durchschnittlich 155 Mann ergibt im ganzen einen Personalbestand an mittleren und unteren Beamten sowie Arbeitern von durchschnittlich 474 Köpfen.

Sodann sind in Braunschweig noch eine Wagenwerkstätte und eine Betriebswerkstätte als selbstständige Dienststellen vorhanden, von denen erstere ein Personal von 65 Mann, letztere von 199 Mann beschäftigt.

Mit Einschluß der höheren und Büreaubeamten ist das in Braunschweig stationirte Eisenbahn-Personal z. Z. 740—750 Köpfe stark.

Die Bahnhofsgleise auf dem Hauptbahnhof haben eine Längenausdehnung von 43,25 Kilm. mit 228 Weichen; 3 mechanische Weichenstell-Apparate sind vorhanden mit zusammen 71 Hebeln. (cfr. Anlage II.)

Die Zahl der auf dem Bahnhof verkehrenden Züge aus allen Richtungen beträgt 74 Personen- und 38—44 Vieh- und Güterzüge binnen 24 Stunden.

Der Stationsdienst wie auch die Güter-Abfertigung währen ununterbrochen Tag und Nacht. Die Zahl der Telegraphen-Schreib- und Sprech-Apparate beträgt 47.

Braunschweig ist Haupt-Wasserstation, sowie Lokomotiv-Wechsel- und Reservestation mit 3 Lokomotiv-Drehbänken, davon 1 zu 16,2 m Durchmesser; 3 Lokomotiv-Schuppen mit 39 Maschinenständen. Haupt-Kohlen- und Materialien-Niederlagen. Desinfektions-Anstalt.

Für die Güterabfertigung ist die Station ausgerüstet mit 2 Weizwaagen zu 25 und 30 to Höchstgewicht bei 7,5 bzw. 8,5 m Brückenlänge, 3 festen Laderampen für Kopf- und Seiten-Verladungen, und

13 Lastkränen, davon je 1 zu 20000, — 7500 und 6000 Kgr. Tragkr.

2 „ 1500 Kgr.

und 8 „ 750 „

Braunschweig ist Hauptumladestation für Stückgüter und hat bahnamtliche Güterbestätterei.

Private Gleisanschlüsse sind 12 vorhanden:

- a) für die Herzogliche Baudirektion,
- b) „ „ Städtischen Gas- und Wasserwerke,
- c) „ „ Baumaterialien-Handlung von Grebe & Kunze,
- d) „ „ Dampfkessel- und Gasometer-Fabrik (Wilke & Co.),
- e) „ „ Tarnowitzer Akt.-Ges. für Bergbau und Eisenhütten,
- f) „ „ Braunschweig'sche Lagerhaus-Gesellschaft,
- g) „ „ Theerprodukten-Fabrik (Vaeje & Co.),
- h) „ „ Aktien-Zucker-Raffinerie,
- i) „ „ Braunschweig'sche Maschinen-Bauanstalt,
- k) „ „ Gebrüder Dammann in Braunschweig,
- l) „ „ Holzhandlung von Severin,
- m) „ „ Chemische Fabrik Eisenbüttel (Lübeck & Co.).

Verkehrs-Umfang im Jahre 1900:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 948682	4924	— 2935	38251	— 106795
Ankunft:*) ~~~~	3652	— 11485	33120	— 275790

Haupt-Verfand: Bier, Eisen und Eisenwaaren, Maschinentheile, Gemüse, Obst, Melasse.

Haupt-Empfang: Kohlen, Briquets, Eisen und Eisenwaaren, Getreide, Holz, Steine, Kalk, Roh- und raffin. Zucker, Mühlenfabrikate. —

Da die Bahnhofsanlagen in Braunschweig H für den in letzter Zeit gewaltig gewachsenen Verkehr nicht mehr ausreichen, ist ein vollständiger Neubau derselben in Aussicht genommen, zu welchem Zwecke im Preussischen Etat 5380000 Mk. bewilligt sind.

Station Rünigen ist nur Haltepunkt für Personen- und Gepäck-Verkehr und mit (V. Servist.) 1 Beamten und 1 Arbeiter besetzt. Offene Wartehalle ohne Wirthschaftsbetrieb.

Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst.

1 Privat-Anschlußgleis nach der Aktien-Dampfmühle in Rünigen.

Abgefertigt wurden hier im letzten Jahre:

28244 Personen.

Die Kassen- und Rechnungsgeschäfte werden von Braunschweig als Mutterstation besorgt.

*) Die Zahl der ankommenden Personen wird statistisch meist nicht festgestellt, weil dies schwieriger ist, und sie auch von der Zahl der abgehenden Personen im allgemeinen nicht erheblich abzuweichen pflegt. —

Station Leiferde ist ebenfalls nur Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr; offene Wartehalle ohne Wirtschaft.

Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt.

Der Dienst wird von 1 Weichensteller versehen und steht unter Aufsicht des Bahnmeisters.

Im Jahre 1900 wurden abgefertigt:

31 454 Personen.

Mutterstation für Leiferde ist die folgende

Station

Wolfenbüttel: Bahnhof I. Kl. mit selbstständiger Güter-Abfertigung, hat ununterbrochenen 24stündigen Dienst. Wirtschaftsbetrieb im Stationsgebäude.

Privat-Depeschenverkehr und Fernsprechananschluß der Güter-Abfertigung.

Die Personalbesetzung besteht aus durchschnittlich 40 Beamten und 16 Arbeitern. Außerdem sind hier 2 Bahnmeister stationiert mit 5 Materialien- und Kohlen-Depôts.



Stationsgebäude auf Bahnhof Wolfenbüttel.

Die Bahnhofsgleise haben eine Ausdehnung von 11,24 Kilm. mit 58 Weichen und 2 mechanischen Stellwerken.

Wolfenbüttel ist Wasserstation und mit 1 Lokomotiv-Drehzscheibe versehen.

Für die Güter-Abfertigung sind vorhanden:

2 feste Laderampen,

1 Gleiswaage zu 30 to Höchstgewicht und 7,35 m Länge,

4 Ladekräne, davon 1 zu 4000 und 3 zu 750 Hgr. Tragkr.

Die hier entladenen Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Braunschweig H.

Die Güter-An- und Abfuhr geschieht durch bahnamtliche Bestätte.

Privatan Anschlüsse bestehen 11, nämlich:

1. Nach Bahnhof Wolfenbüttel der Braunschweig'schen Landes-Eisenbahn.
2. „ den Kalkwerken von E. Pfeiffer.
3. „ der Ravensberger Spinnerei zu Bielefeld, Siliale Wolfenbüttel.
4. „ dem Metallwerk von W. Grobleben & Co.
5. „ der Metallwaaren-Fabrik A. G. vorm. Sickerich.
6. „ „ Eisengießerei von Brandes & Co.
7. „ „ Städt. Gas-Anstalt.
8. Für die Firma Lüttge & Sohn.
9. „ „ „ Louis Ahrenhold.
10. „ „ „ A. Schmalbruch.
11. „ „ „ Gebr. Welger.

Verkehrs-Umfang im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	161784	5947	— 3733	4873	— 42081
Ankunft:	www	7353	— 8616	5398	— 102540

Haupt-Verfand: Mühlenfabrikate, Kalk, rohe Steine, Garne und Twiste, Dampfkessel.

Haupt-Empfang: Getreide, Braun- und Steinkohlen, Eisen und Stahl, Düngemittel.

Station

Hedwigsburg: Bahnhof III. Kl. mit vereinigt. Dienst ohne Unterbrechung;
(v. Serviskl.) Sprengstoffe finden nur für Militärzwecke Abfertigung, sonst aus-
geschlossen. Für Privat-Depeschen voller Tagesdienst.
Im Stationsgebäude Restaurations- und Postbetrieb.
Personalbesetzung durchschnittlich 8 Beamte, 2 Arbeiter.
Täglicher Zug-Verkehr: 20—22 Personen-, 10 Güterzüge.

Länge der Stationsgleise 3,95 Rilm. mit 12 Weichen und 1 mechanischem
Stellwerk.

Feste Laderampe vorhanden.

Desinfektions-Station für die hier entladenen Viehwagen ist Borsum.

Güter-An- und Abfuhr durch Privatunternehmer. 1 Privat-Anschlußgleis nach der
Aktien-Zuckerfabrik.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	61474	279	— 104	386	— 10524
Ankunft:	www	313	— 1427	320	— 20574

Haupt-Verfand: Mehl- und Mühlenfabrikate, Rohzucker.

Haupt-Empfang: Stein- und Braunkohlen, rohe Steine, Getreide.

Station Borsum: Bahnhof I. Kl. mit vereinigt. Dienst von 24stündiger Dauer.
(v. Serviskl.) Privat-Depeschenverkehr. Restaurations- und Postbetrieb im
Bahnhofsgelände. Große Uebernachtungsgebäude für Zug-
personal, auch Badeeinrichtungen.

Durchschnittlicher Personalbestand: 51 Beamte, 43 Arbeiter.

Dazu das Personal der hier vorhandenen Betriebswerkstätte mit 27 Beamten und 20 Arbeitern.

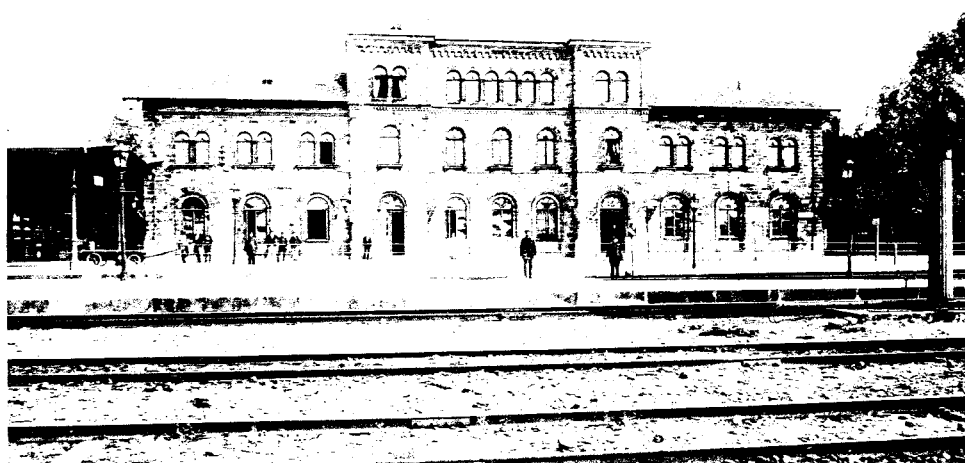
Außerdem ist in Börßum 1 Bahnmeister stationiert.

Börßum ist Kreuzungs- und Gemeinschaftsstation mit der Linie Jerxheim-Seesen.

Die Zahl der auf beiden Linien den Bahnhof täglich transitirenden Züge beträgt: 48 Personenzüge, 32—36 Vieh- und Güterzüge.

Die Stationsgleise haben eine Ausdehnung von 22,67 Rilm. mit 103 Weichen und 4 mechanischen Stellwerken.

Börßum ist Lokomotiv-Wechsel- und Reservestation und hat einen Lokomotiv-Schuppen mit 13 Maschinenständen, 2 Lokomotiv-Drehscheiben, davon 1 zu 16,2 m Durchmesser.



Stationsgebäude auf Bahnhof Börßum.

Börßum ist ferner Haupt-Wasserstation und hat eine Desinfektions-Anstalt für entladene Viehwagen, und eine Setzgas-Anstalt.

5 Materialien- und Kohlen-Niederlagen.

Für die Güter-Abfertigung ist die Station ausgerüstet mit

1 Gleiswaage von 30 to Höchstgew. und 7,5 m Brückenlänge,

1 festen Ladewaage,

5 Ladekränen zu 1000, — 2000 und 5000 Kgr. Tragkr.

Abfertigung von Sprengstoffen im allgemeinen Verkehr findet nicht statt.

Börßum ist Haupt-Umladestation für Stückgüter und zu dem Zwecke mit einer 82 m langen bedeckten Ladebühne versehen.

Güter-An- und Abfuhr durch Privat-Unternehmer.

- 2 Privat-Anschlußgleise: 1. für den Getreidehändler Sr. Kruse, Goslar,
2. mit der Börßum-Hornburger Kleinbahn.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)	Güter (to)
		Groß- Klein-	Stück- Ladungs-
Abgang:	95610	1084 — 4228	749 — 21683
Ankunft:	www	630 — 9028	1390 — 36954

Haupt-Versand: Getreide, Rüben, Rohrzucker.

Haupt-Empfang: Stein- und Braunkohlen, Düngemittel, rohe Steine.

Station Sarzburg: Bahnhof II. Kl. mit vereinigt. Dienst von 19stündiger Dauer (IV. Servizkl.) täglich. Im Bahnhofsgelände Gastwirtschaft und Postbetrieb. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst, auch besteht Fernsprechanschluß. Die Abfertigungsbefugnis ist nicht beschränkt. Die durchschnittliche Personalbesetzung besteht aus 15 Beamten und 10 Arbeitern; außerdem sind hier noch 6 Mann Suppersonal stationiert.

Die Stationsgleise haben eine Ausdehnung von 8,4 Kilm. mit 39 Weichen und 1 mechan. Stellwerk.

Die Zahl der täglich hier ein- und auslaufenden Züge beträgt 26—30 Personen- und 8 Güterzüge.

Sarzburg ist Wasserstation und Lokomotiv-Wechselstation, mit kleinem Maschinen-schuppen für 2 Lokomotiven und 2 Drehscheiben.

3 Materialien- und Kohlen-Niederlagen.

Für den Güterverkehr sind vorhanden:

- 1 Gleiswaage zu 25 to Höchstgewicht und 7,25 m Länge,
- 4 feste Laderampen für Kopf- und Seitenverladung,
- 2 Ladekräne zu 800 und 3000 Kgr. Tragkr.

Bahnamtliche Güterbestätte.

1 Gleisanschluß für die Herzogliche Kammer-Direktion der Forsten (verpachtet). —

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)	Güter (to)
		Groß- Klein-	Stück- Ladungs-
Abgang:	114517	394 — 13	1043 — 84793
Ankunft:	www	494 — 1577	3604 — 22734

Haupt-Versand: Rohe Steine, Nutzholz, Erden.

Haupt-Empfang: Steine und Braunkohlen, Weizen, Grubenholz.

Zwischen Sarzburg und Vienenburg auf freier Strecke bei Kilm. 42,90 (Wärterbude 29) befindet sich der Gleisanschluß der Mathildenhütte, Aktien-Gesellschaft zu Neustadt-Sarzburg. Dieser Anschluß wird theils von Sarzburg theils von Vienenburg aus bedient, und betragen die Anschlußfrachten für den beladenen Wagen von 10000 Kgr. bei Transitsendungen nach Vienenburg 1,90 Mk., nach Sarzburg 90 Pfg. Für Ortsendungen werden die tarifmäßigen Frachten berechnet.

2. Linie Wolfenbüttel-Jerryheim-Oschersleben.

Diese zweitälteste Bahn des Landes, die schon am 15. Juli 1843 eröffnet ward, zweigt 3,55 Kiln. hinter Wolfenbüttel von der Harzburger Linie ab und verläßt das Braunschweig'sche Gebiet erst hinter Jerryheim bei Kiln. 35,42 ab Wolfenbüttel, in der Richtung auf Oschersleben. Sie ist zweigleisig, gehört zur Eisenb.-Betriebs-Inspektion Braunschweig I und zerfällt in folgende Aufsichtsbereiche:

Soweit diese Linie bis 3,55 Kiln. hinter Wolfenbüttel denselben Bahndamm benutzt wie die Harzburger, untersteht sie der Bahnmeisterei Wolfenbüttel I, von Kiln. 3,55—17,05 „ „ „ „ Schöppenstedt I

mit 10 Wärterbuden und den Stationen Wendessen bei Kiln. 4,64, und Dettum „ „ 9,86,

„ „ 17,05—28,83 untersteht sie der Bahnmeisterei Schöppenstedt II mit 8 Wärterbuden und den Stationen Schöppenstedt „ „ 17,78, und Watenstedt „ „ 25,72,

„ „ 28,83—Landesgrenze untersteht sie der Bahnmeisterei Jerryheim, darin 3 Wärterbuden und Station Jerryheim „ „ 29,63.

Sonst gehört die ganze Strecke zur Eisenb.-Maschinen-Inspektion }
„ „ Werkstätten „ } Braunschweig,
„ „ Verkehrs- „ }
„ „ Telegraphen- „ Magdeburg.

Stationort des zuständigen Telegraphenmeisters ist ebenfalls Braunschweig H. De=gleichen für den Betriebs-Werkmeister.

Die Zugfrequenz dieser Strecke besteht täglich in 10 Personenzügen und 4—6 Vieh- und Güterzügen.

Station Wendessen ist Bahnhof III. Kl. mit vereinigt Dienst von 20 Stunden (v. Servisl.) täglich. Für Privatdepeschen voller Tage=dienst, auch Fernsprech-Anschluß. Bahnhofswirtschaft fehlt.

Personal: 8 Beamte, 3 Arbeiter.

Die Bahnhofsgleise haben 5,5 Kiln. Länge mit 33 Weichen und 1 mechanischem Stellwerk.

Die Abfertigungsbefugniß ist insoweit beschränkt, als Sprengstoffe im öffentlichen Verkehr nicht angenommen werden, sondern nur für Militärzwecke.

Feste Laderampe und Lademaaf vorhanden.

Güter-Bestätterei durch Privat-Unternehmer.

Anschlußgleise sind vorhanden:

1. nach der Aktien-Zuckerfabrik,
2. „ dem Kalibergwerk-Schacht Sascha (Gewerkschaft Hedwig=burg zu Neindorf).

Verkehrs-Umfang 1900:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 53449	159	2893	675	169803
Ankunft: ~~~~	278	73	970	104273

Haupt-Verwand: Düngesalze, Speisesalz, Rohzucker, rohe Steine.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, Steine roh und gebrannte, Cement, Holz.

Station Dettum: Haltepunkt für Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr; Vieh (v. Servizkl.) wird nur als Kleinvieh in einzelnen Sendungen abgefertigt. Wagenladungsgüter nur für die Aktien-Zuckerfabrik Dettum. Weichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen.

Privat-Depeſchenverkehr findet nicht statt. Restauration nicht vorhanden.

Personalbeſetzung: 1 Beamter, 2 Arbeiter.

8 Weichen ſind auf dem Haltepunkt zu bedienen.

Güter-An- und Abfuhr durch Privat-Unternehmer.

1 Privat-Anſchlußgleis nach der Aktien-Zuckerfabrik. Die Abfertigung dieſer Sendungen geſchieht in Wendeffen oder Schöppenſtedt nach beſonderem Tarif.

Verkehrsumfang im Jahre 1900:

	Perſonen	Kleinvieh	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang:	26392	—	65	4858
Ankunft:	~	—	214	14205

Haupt-Verſand: Rohzucker, Rübenſirup.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, rohe Steine.

Station

Schöppenſtedt: Bahnhof II. Kl. mit vereinigt. Dienſt. Abfertigungsbefugniſſe unbeſchränkt. Für Privat-Depeſchenverkehr voller Tagesdienſt. Fernſprechanſchluß der Güter-Abfertigung. Gaſtwirthſchafts- und Poſtbetrieb im Bahnhofsgelände.

Der Dienſt währt täglich 19 Stunden und wird verſehen von 9 Beamten und 6 Arbeitern.

Die Bahnhofsgleiſe haben 4,58 Kilm. Ausdehnung mit 29 Weichen und 2 Stellwerken.

Es ſind hier 2 Bahnmeiſter ſtationirt und 5 Materialien-Depôts vorhanden.

Für den Güter-Verkehr iſt die Station ausgerüſtet mit 1 feſten Laderampe, 1 Lademaß und 2 Ladekränen zu 10000 u. 750 Kgr. Tragkr.

Güterbeſtätterei durch Privatunternehmer.

Die Deſinfektion der hier entladenen Viehwagen geſchieht in Jeryheim.

Privatgleis-Anſchlüſſe ſind 4 vorhanden:

1. nach der Akt.-Zuckerfabrik Altenau,
2. „ „ „ „ Schöppenſtedt,
3. „ „ Spiritus-Fabrik von H. Hornen,
4. „ „ Akt.-Spiritus-Fabrik Schöppenſtedt.

Verkehrsumfang 1900:

	Perſonen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	59781	2771	6254	1449	23996
Ankunft:	~	2371	7682	2170	71281

Haupt-Verſand: Weizen, Rohzucker, Erden.

Haupt-Empfang: Stein- und Braunkohlen, Steine (roh), Rübenſirup.

Station Watenstedt: Bahnhof III. Kl. mit vereinigt. Dienst. Die Abfertigungs-
(V. Serviskl.) befugnisse sind nur soweit beschränkt, als Sprengstoffe nur für
Militärzwecke angenommen werden. Bahnhofswirtschaft fehlt.
Voller Tagesdienst für Privatdepeschen. Tägliche Dienstdauer
16 Stunden. Personal: 5 Beamte und 2 Arbeiter.

Bahnhofsgleise haben 3,42 Kilom. Länge mit 12 von Sand bedienten Weichen.

Feste Laderampe und Lademaß vorhanden.

Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Jerxheim.

Güterbestätterei durch Privatunternehmer.

1 Privatgleisanschluß zur Aktien-Zuckerfabrik Watenstedt.

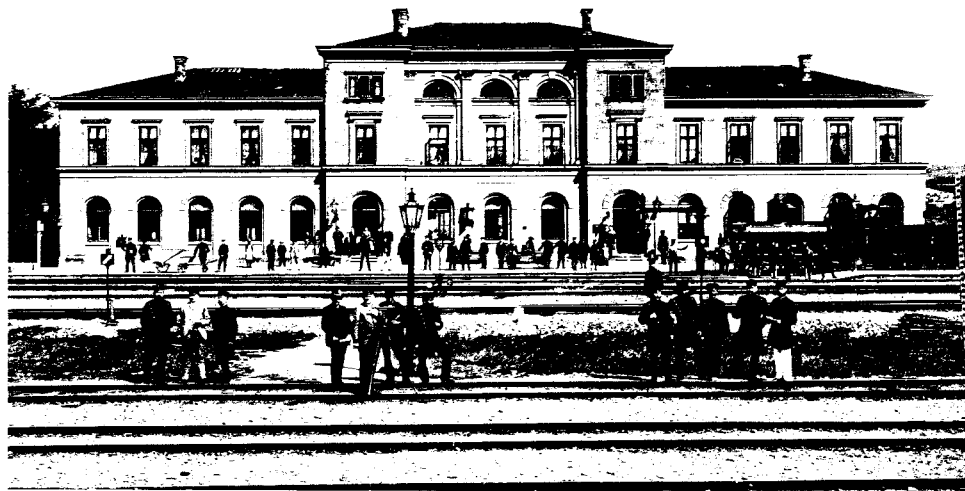
Verkehrsumfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	24787	762	— 1024	405	— 6136
Ankunft:	~	583	— 2725	443	— 20347

Haupt-Versand: Rohzucker, Weizen, Rübensyrup.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, rohe Steine, Düngemittel.

Station Jerxheim: Bahnhof I. Kl. mit vereinigt. Dienst ohne Unterbrechung auch
(V. Serviskl.) für Privat-Depeschenverkehr. Abfertigungsbefugnisse unbeschränkt.
Wirtschafts- und Postbetrieb im Bahnhofsgebäude.

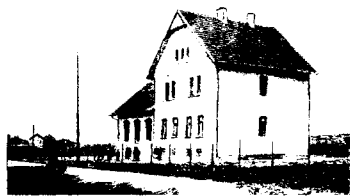


Stationsgebäude auf Bahnhof Jerxheim.

Personalbesetzung: 46 Beamte und 42 Arbeiter; außerdem sind hier 32 Mann an Lokomotiv- und Zugpersonal stationirt, insgesamt also rund 120 Köpfe.

Auf dem Bahnhofs sind Uebernachtungsräume und Badeeinrichtungen, auch eine Schule für die Kinder der dort stationirten Bahnbediensteten.

Jerxheim ist Wasserstation, auch Lokomotiv-Wechsel- und Reservestation. Der Lokomotiv-Schuppen enthält 10 Maschinenstände.



Bahnhof-Schule Jerxheim.

2 Drehscheiben sind vorhanden.

In Jerxheim sind 2 Bahnmmeister stationirt und 4 Materialien-Niederlagen, sowie 1 Desinfektionsanstalt.

Die Gleise haben eine Ausdehnung von 21,39 Kilm. mit 117 Weichen und 3 mechanischen Stellwerken. Die Zahl der hier täglich verkehrenden Züge beträgt durchschnittlich 32—34 Personenzüge und 26—42 Vieh- und Güterzüge.

Für den Güterverkehr ist die Station ausgerüstet mit

1 Gleiswaage zu 31 to Höchstgewicht und 8,5 m Brückenlänge,

1 feste Laderampe für Seiten- und Kopfverladung,

1 Ladekran von 900 Hgr. Tragkraft.

Jerxheim ist Gemeinschaftsstation auch für die Linien Helmstedt-Börßum und Jerxheim-Nienhagen und deswegen auch Haupt-Umladestation für Stückgüter. Lokalverkehr gering.

Die Güterbestätterei geschieht durch Privat-Unternehmer.

1 Privat-Anschlußgleis nach der Aktien-Zuckerfabrik daselbst.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	43,883	1 220	— 4 600	168	— 7 872
Ankunft:	www	1 117	— 1 800	370	— 23 392

Haupt-Versand: Rohzucker, Rübenschnitzel, Weizen.

Haupt-Empfang: Braun- und Steinkohlen, Zuckerrüben.

3. Die Linie Braunschweig-Helmstedt-Eilzleben.

Durchweg mit doppeltem Gleise versehen hat diese Strecke von Braunschweig bis zur Landesgrenze hinter Helmstedt eine Länge von 41,68 Kilm. Sie gehört bis Bahnhof Helmstedt incl. — das ist von Kilm. 0,00—39,32, — zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Braunschweig II, während das letzte Stück von Kilm. 39,32—41,68 der Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Magdeburg V zugetheilt ist. Die specielle Bewachung und Unterhaltung erfolgt von Kilm. 0,00—1,20 durch die Bahnmeisterei Braunschweig H. 1,

„ „ 1,20—2,60 „ „ „ „ H. 3, einschließlich der Werkstätten-Bahnhofe und sämtlicher Hochbauten,

„ „ 2,60—5,10 durch die Bahnmeisterei Braunschweig O. mit dem Braunschweiger Ostbahnhof bei Kilm. 3,24,

„ „ 5,10—18,60 durch die Bahnmeisterei Schandelah mit den Wärterbuden 2—10 und den Stationen: Grüne Jäger bei Kilm. 6,95,

Weddel „ „ 9,74,

Schandelah „ „ 13,84,

Borum „ „ 18,45,

„ „ 18,60—31,70 durch die Bahnmeisterei Königslutter mit den Wärterbuden 11—17 und den Stationen Königslutter . . . bei Kilm. 22,98,

Srellstedt . . . „ „ 31,41,

und der Blockstation bei W. B. 15 „ „ 27,26,

von Kilm. 31,70—39,32 durch die Bahnmeisterei Helmstedt mit den Wärterbuden 18—20
und der Station Helmstedt bei Kilm. 38,81,

„ „ 39,32—41,68 (Grenze) durch die Bahnmeisterei Wefensleben.

In sonstiger Beziehung gehört diese Linie ungetheilt zur

Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Braunschweig.

„ Werkstätten: „ „

„ Verkehrs: „ „

„ Telegraphen: „ Magdeburg.

Der Telegraphenmeister in Braunschweig beaufsichtigt das Stück bis Königsutter incl.,

„ „ „ Helmstedt „ „ weitere Stück.

Der Betriebswerkmeister für die Strecke Braunschweig-Helmstedt ist in Braunschweig H., für die Strecke Helmstedt-Eilsleben in Helmstedt stationirt. Für den Ostbahnhof ist ein besonderer Betriebswerkmeister angestellt.

Die Zahl der täglich die Strecke durchlaufenden Züge beträgt

19 Personenzüge, darunter 9 Schnellzüge,

17—22 Vieh- und Güterzüge.

Station

Braunschweig H. siehe oben unter 1.

Station

Braunschweig O. (Ostbahnhof) ist Bahnhof II. Kl., dient aber nur dem Rangir- und Güterverkehr. Die Güter-Abfertigung bildet eine besondere, selbstständige Dienststelle und hat Anschluß an das öffentliche Fernsprechnetz. Seit dem Jahre 1894 ist der gesammte Wagenladungs-Verkehr nach diesem Bahnhofs verlegt, und bestehen keine Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen. Eilgüter werden hier jedoch nicht abgefertigt.

cf. Anlage II.

Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt, auch ist im Stationsgebäude kein Wirthschaftsbetrieb.

Der Dienst währt ununterbrochen Tag und Nacht, wobei hier täglich 25 Personenzüge transitiren und 47—50 Vieh- und Güterzüge behandelt werden.

Die Stationsgleise haben eine Länge von 20,3 Kilm., mit 79 Weichen und 3 mechanischen Stellwerken.

Die Personalbesetzung besteht aus 40 Beamten und 41 Arbeitern.

Es ist hier eine Wasserstation und eine Lokomotiv-Drehscheibe; ferner

1 Gleiswaage zu 25 to Höchstgewicht und 6,5 m Länge,

1 feste Laderampe und

1 fahrbarer Krah'n von 6000 Kgr. Tragkr.

Viehwagen werden auf dem Hauptbahnhof desinficirt.

Die Güter-Un- und Abfuhr geschieht durch bahnamtliches Rollfuhrwesen.

1 Privat-Anschlußgleis nach dem Herzoglichen Hofbräuhaus (Wolters & Co.).

Verkehrsumfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	—	72	— 44	3258	— 28410
Ankunft:	—	160	— 85	6955	— 110243

Haupt-Verwand: Eisen- und Stahlwaaren, Obst, Gemüse, Rohzucker, Mehl.

Haupt-Empfang: Roheisen und Stahl, Malz, Steinkohlen, rohe Steine, Nutzholz.

Haltepunkt

Grüner Jäger ist keine allgemeine Fahrplan- und Tariffstation. Züge halten nur ausnahmsweise zum Ein- und Aussteigen von Personen; Dienst wird dabei vom Zugpersonal versehen.

Station Weddel, Haltepunkt nur für Personen- und Gepäckverkehr zugleich Blockstation W. B. 4. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt. Bahnhofswirtschaft fehlt. Die Beforgung des Dienstes ist hier einem Bahn-Agenten übertragen, unter Aufsicht des Bahnmeisters. Die Abfertigung am Zuge geschieht durch den Zugführer.

Abgefertigt wurden hier im letzten Rechnungsjahr
10019 Personen.

Station Schandelah: Bahnhof III. Kl. mit vereinigt Dienst von 20 stündiger Dauer. (V. Servizkl.) Abfertigungsbefugnisse sind unbeschränkt. Für Privatdepeschen voller Tagesdienst. Restauration im Bahnhofsgelände. Personalbesetzung: 7 Beamte, 3 Arbeiter.

Länge der Stationsgleise — 4,35 Rilm. mit 14 von Hand bedienten Weichen.

Bahnmeisteritz und 3 Materialienlager.

Feste Laderampe und Lademaß vorhanden.

Güter-An- und Abfuhr durch Privatroller.

1 Privat-Anschlußgleis nach dem Eisenwerk der Hannover-Braunschweig'schen Bergwerks-Gesellschaft (3. 5. noch nicht in Betrieb genommen).

Verkehrsumfang:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	21436	273	— 1036	267	— 10071
Ankunft:	www	277	— 210	245	— 16657

Haupt-Verwand: Zuckerrüben, Weizen, Mühlenfabrikate, Grubenholz.

Haupt-Empfang: Rübenschnitzel, rohe Steine, Düngemittel, Braunkohlen.

Station Borum, Haltepunkt für Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr, (V. Servizkl.) ist gleichzeitig Blockstation. Von Thieren werden nur Kleinviehsendungen in einzelnen Stücken abgefertigt, Leichen und Fahrzeuge sind ausgeschlossen. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt. Bahnhofrestauration fehlt. Der Dienst wird von 1 Beamten und 1 Arbeiter versehen.

Verkehrsumfang im letzten Rechnungsjahr:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	12778	—	—	52	—
Zugang:	www	—	—	35	—

Station

Königsutter: Bahnhof II. Kl. mit vereinigttem Dienst und unbefchränkten Abfertigungsbefugnissen. Tägliche Dienstdauer 21 Stunden. Für Privatdepeschen voller Tagesdienst. Die Güter-Abfertigung hat Sernspreehanschluß. Restauration und Postbetrieb im Bahnhofsgeläude.

Es verkehren hier täglich 17 Personen- und 18—22 Vieh- und Güterzüge.

Desinfektions-Station für hier entladene Viehwagen ist Sehnstedt.

Personal-Besetzung: 15 Beamte, 7 Arbeiter.

Bahnmeistersitz und Lager von Bau- und Betriebs-Materialien.



Stationsgebäude auf Bahnhof Königsutter.

Länge der Bahnhofsgleise: 9,01 Kilm. mit 60 Weichen und 2 mechanischen Stellwerken.

Königsutter ist Wasserstation und mit 1 Gleiswaage zu 30 to Höchstgewicht und 7,5 m Länge versehen. Serner sind vorhanden:

1 feste Laderampe,

2 Ladekräne à 6000 Kgr. und 750 Kgr. Tragkr.

Güterbestätterei durch bahnamtlich bestelltes Rollfuhrgeschäft.

4 Privat-Anschlußgleise

1. nach der Aktien-Zuckerfabrik,

2. nach der neuen Kalkbrennerei (Schrader, Wendt & Co.),

3. für Kaufmann J. H. Willecke,

4. nach dem Kalibergwerk Zeienrode.

Verkehr=Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	77 250	1064	— 2534	952	— 126 476
Ankunft:	~~~~	329	— 338	1992	— 110 415

Haupt-Versand: Düngesalze, rohe Steine, Rohzucker, Rundholz, Mühlenfabrikate, Getreide.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, gebrannte und rohe Steine, Erden, Weizen, Düngemittel.

Station Srellstedt: Bahnhof III. Kl. mit vereinigt. Dienst. Sprengstoffe im (V. Servizkl.) allgemeinen Verkehr sind von der Abfertigung ausgeschlossen. Im übrigen bestehen keine Beschränkungen. Privat-Depechenverkehr hat während der ganzen Tagesdienstzeit statt. Tägliche Dauer des Stationsdienstes 20—22 Stunden.

Im Stationsgebäude findet Restaurationbetrieb statt.

Länge der Stationsgleise = 4,91 Kilm. mit 20 von Hand bedienten Weichen.

Materialien-Depôt.

Die Personalbesetzung beträgt 8 Beamte und 3 Arbeiter.

Seite Laderampe ist vorhanden.

Die hier entladenen Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Helmstedt.

Güterbestätterei geschieht durch Privat-Unternehmer.

1 Privatgleisanschluß nach den Fabrikanlagen der Norddeutschen Zuckerraffinerie (Hamburg) bei Srellstedt.

Verkehr=Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	46 334	221	— 454	516	— 184 518
Ankunft:	~~~~	65	— 1782	930	— 71 078

Haupt-Versand: Braunkohlen, Zucker (raffin.), Rübensyrup, Rüben, Brennholz.

Haupt-Empfang: Rübensyrup, rohe Steine, Braunkohlen.

Zwischen Srellstedt und der nächsten Station Helmstedt befindet sich auf offener Strecke bei Kilm. 33,80 ein Gleis-Anschluß der Braunschweig'schen Kohlenbergwerke Akt.-Ges. zu Helmstedt und Kohlenladestelle der Grube Prinz Wilhelm. Die Bedienung dieses Anschlusses geschieht sowohl von Srellstedt aus wie von Helmstedt je nachdem die Sendungen in westlicher oder östlicher Richtung gehen nach besonders vereinbarten Tarifsätzen. Der Betrieb und das Rangirgeschäft auf den Anschlußgleisen wird von der Inhaberin mittels eigener Maschinen bewirkt. Näheres hierüber weiter unten.

Station Helmstedt ist Bahnhof I. Kl. und hat eine selbstständige Güter-Abfertigung (IV. Servizkl.) als besondere Dienststelle unter einem Güter-Expeditions-Vorsteher. Die Dienstdauer währt ununterbrochen auch für Privat-Depechenverkehr. Die Güterabfertigung ist an das öffentliche Fernsprechnetz angeschlossen. Serner ist hier seit 1. April 1901 eine Betriebswerkstätte errichtet mit einem Werkmeister, sowie auch der Sitz von 2 Bahnmeistern. 4 Materialien- und Kohlenmiederlagen.

Wirtschaftsbetrieb im Bahnhofsgelände.

Im Stationsbetrieb sind durchschnittlich beschäftigt 34 Beamte und 32 Arbeiter.

Bei der Güterabfertigung „ „ „ 7 „ „ 5 „

„ „ Werkstätte „ „ „ 10 „ „ 16 „

Außerdem ist in Helmstedt ein größeres Zugbegleitpersonal von durchschnittlich 30 Mann stationiert, sodaß sich das gesamte Eisenbahnpersonal der Station auf etwa 130—140 Köpfe stellt.

Die Stationsgleise haben eine Ausdehnung von 13,5 Kilm. mit 93 Weichen und 3 mechanischen Stellwerken. Helmstedt ist Anschluß- und Gemeinschaftsstation auch für die Linien Helmstedt-Schöningen-Terzheim und Helmstedt-Websfelde. Die Zahl der hier täglich verkehrenden Züge beträgt 30 Personenzüge und 27—37 Vieh- und Güterzüge.



Stationsgebäude auf Bahnhof Helmstedt.

Helmstedt ist Wasserstation, dazu Lokomotiv-Wechsel- und Ausbühlsstation und hat einen für 13 Maschinen eingerichteten Lokomotivschuppen. Auf dem Bahnhofe befinden sich 2 Lokomotiv-Drehscheiben und eine Gleiswaage von 25 to Höchstgewicht und 7,5 m Länge.

Es sind ferner vorhanden: 2 feste Laderampen,

2 Lastkrahne à 750 und 6000 Kgr. Tragkraft

und eine Desinfektions-Anstalt für Viehwagen.

Bahnamtliche Güterbestätterei.

Zwei Privat-Anschlüsse: 1. für die Kornhandlung der Gebr. Witten,

2. nach dem Lagerplatz der Braunschweig'schen Kohlenbergwerke.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	169 015	5967	— 7485	3015	— 181 271
Ankunft:	www	3990	— 13533	5064	— 51 103

Haupt-Verwand: Braunkohlen und Braunkohlenbriquets, Zucker raff., Weizen, Rundholz.
Haupt-Empfang: Rohzucker, Nutz- und Grubenholz, Steinkohlen, rohe Steine.

Da die Bahnhof-Anlagen in Helmstedt dem in letzter Zeit stark gewachsenen Verkehr nicht mehr genügen, so ist ein Umbau derselben vorgesehen, und sind im Etat 1900 für diesen Zweck bereits 200000 Mk. ausgeworfen.

4. Linie Helmstedt-Jerryheim-Börßum.

Diese Vollbahn von 46,10 Rilm. Länge liegt fast ganz in Braunschweig, nur das Stück von Rilm. 31,68—33,13 1,45 Rilm. zwischen Mattierzoll und Bedeper liegt auf Preuß. Territorium. Der erste Theil der Linie von Helmstedt bis Schöningen 10,44 Rilm., hat nur 1 Gleise, der übrige Theil ist doppelgleisig.

Die ganze Bahnlinie untersteht der Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Magdeburg V, jedoch mit Auschluss der Bahnhöfe Helmstedt, Jerryheim und Börßum. Die Eintheilung in Aufsichtsbzirkel ist wie folgt:

Von 0,00—0,50 gehört noch zum Bahnhof Helmstedt (siehe oben).

„ 0,50—10,20 mit den Wärterbuden 1—6 und Station Büddenstedt bei Rilm. 6,51, bildet die Bahnmeisterei I in Schöningen, einschließlich der 4,22 Rilm. langen Zweigbahn von Büddenstedt nach Trendelbusch,

„ 10,20—15,90 mit 2 Wärterbuden und Station Schöningen bei Rilm. 10,94, bildet die Bahnmeisterei Schöningen II,

„ 15,90—30,20 mit 6 Wärterbuden, der Station Söllingen bei Rilm. 16,53 und der Blockstation W. B. 33 bei Rilm. 26,57, bildet die Bahnmeisterei Jerryheim II, jedoch ausschließlich des zum Bahnhof Jerryheim gehörigen Stückes von Rilm. 21,27—22,85,

„ 30,20—44,65 mit 9 Wärterbuden, der Station Mattierzoll bei Rilm. 30,98, Bedeper bei Rilm. 36,69 und der Blockstation W. B. 42 bei Rilm. 40,72, bildet die Bahnmeisterei Mattierzoll,

„ 44,65—46,10 (Landesgrenze) wird zum Bahnhof Börßum gerechnet (siehe diesen).

Im Uebrigen gehört die ganze Linie zur

Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Braunschweig,

„ Werkstätten: „ Braunschweig,

„ Verkehrs: „ Magdeburg 2 und

„ Telegraphen: „ Magdeburg.

Der beaufsichtigende Telegraphenmeister ist in Helmstedt stationirt.

Das Stück bis Jerryheim gehört zur Betriebswerkstätte Helmstedt, der Rest zur Betriebswerkstätte Börßum.

Die Strecke ist in der Nacht nicht mit Wätern besetzt; die tägliche Zugfrequenz ist 11—13 Personenzüge und 12—14 Vieh- und Güterzüge.

Station

Büddenstedt: Station III. Kl. mit vereinigt. Dienst. Sprengstoffe im allgemeinen Verkehr werden nicht abgefertigt. Sonst bestehen keine Beschränkungen. Voller Tagesdienst für Privatdepeschen.
(v. Servizkl.)
Bahnhofswirtschaft fehlt.

Der Dienst wird von 3 Beamten und 5 Arbeitern verrichtet; die tägliche Dauer desselben ist 17 Stunden.

Die Stationsgleise sind 1,17 Rilm. lang mit 7 von Hand bedienten Weichen.
Materialienlager.

Feste Laderampe vorhanden, auch Ladekrah'n zu 800 Kgr. Tragkraft.

Güter-Ab- und Abfuhr durch Privat-Unternehmer. Entladene Viehwagen werden in Helmstedt desinficirt.

Verkehrsumfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	30655	158	— 3543	65	— 80783
Ankunft:	~~~~	35	— 8153	202	— 25863

Haupt-Verwand: Braunkohlen und Briquetz, Rohzucker, Rübensirup.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, rohe Steine, Zuckerrüben.

Von Büddenstedt zweigt die 4,22 Rilm. lange eingleisige Nebenbahn nach Trendelbusch ab, wo an dieselbe angeschlossen sind

1. die Aktien-Zuckerfabrik Trendelbusch,
2. „ Kohlengrube und Briquetzfabrik der Braunschweig'schen Kohlenwerke Helmstedt A.-G.,
3. „ Wasserhaltung-Anlage der Kohlenwerke.

Die Bahn ist von der Eisenbahn-Verwaltung hergestellt und wird auch von dieser betrieben; dieselbe dient lediglich dem Güterverkehr und zwar hauptsächlich nur für Wagenladung. Stückgüter sind nur in beschränktem Umfange zugelassen, Eilgüter sind ausgeschlossen. Die Abfertigung der Güter erfolgt nach besonders normirten Tariffätzen durch Station Büddenstedt, deren oben angegebene Frequenz den Verkehr dieser Anschlußbahn mit umfaßt.

Station Schöningen: Bahnhof II. Kl.; die Güter-Abfertigung bildet hier eine selbstständige Dienststelle unter einem besondern Vorsteher. Abfertigungsbefugnisse unbeschränkt. Der Dienst erleidet keine Unterbrechung, auch nicht für den Privat-Depeschenverkehr. Die Güter-Abfertigung hat Anschluß an das öffentliche Fernsprechnetz.
Wirthschaftsbetrieb im Stationsgebäude.

Schöningen ist Gemeinschaftsstation auch für die hier abzweigende Linie nach Eilsleben-Magdeburg.

Die Zahl der täglich auf dem Bahnhofe verkehrenden Züge beträgt 22 Personen- und 17—20 Vieh- und Güterzüge.

Der Stationsdienst wird versehen von 16 Beamten, 12 Arbeitern, in der Güter-Abfertigung sind beschäftigt 5 „ 5 „
also Gesamtpersonal durchschnittlich 40 Mann incl. der hier stationirten 2 Bahnmeister.

3 Materialien-Niederlagen vorhanden.

Die 6 Bahnhofsgleise haben eine Länge von 7,23 Rilm. mit 51 Weichen und 2 Stellwerken.

Schöningen ist Lokomotiv-Wechselstation und mit einer Drehscheibe versehen. Die sonstige Ausrüstung besteht aus 1 Gleiswaage von 30 to Höchstgewicht und 7,5 m Länge,

3 festen Laderampen,

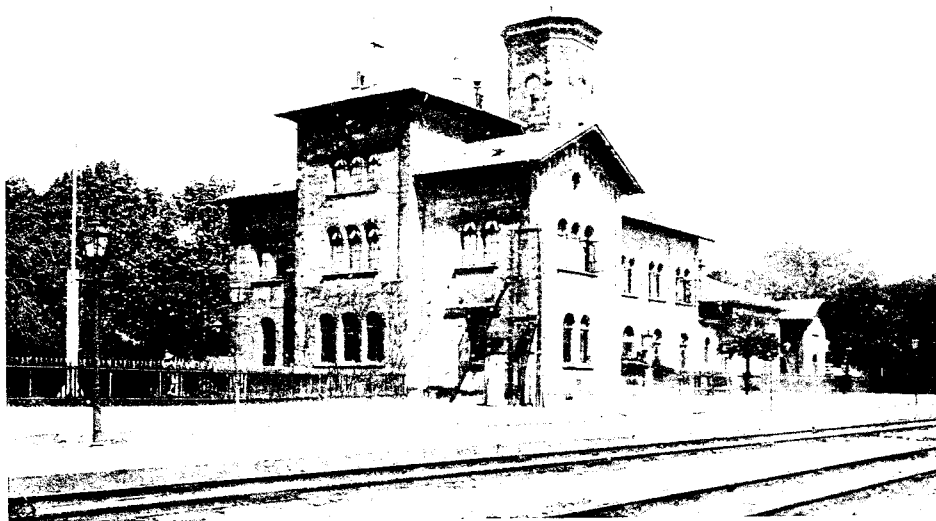
3 Lastkränen, davon 1 zu 6000 und 2 zu 900 kgr. Trgkr.

Die Güterbestätterei ist bahnamtlich eingerichtet.

Desinfektionsstation für hier entladene Viehwagen ist Jertheim.

Privat-Anschlüsse bestehen:

1. nach der Chemischen Fabrik zu Schöningen,
2. für den Kaufmann H. Rimmow das.,
3. „ „ „ P. Witten das.,
4. nach der hier anschließenden Kleinbahn Schöningen-Oßherzleben.



Stationengebäude auf Bahnhof Schöningen.

Der Verkehr betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	213977	6270	— 11784	2938	— 43089
Ankunft:	www	6778	— 15058	4705	— 60625

Haupt-Verwand: Düngemittel, Speisesalz, gebr. Steine, Rohrzucker, Weizen.

Haupt-Empfang: Braun- und Steinkohlen, Erze, Chemikalien, rohe Steine, Mühlenfabrikate.

Station Söllingen: Bahnhof III. Kl. mit vereinigt. Dienst. Sprengstoffe im (v. Servizkl.) allgemeinen Verkehr sind von der Abfertigung ausgeschlossen; sonst keine Beschränkungen. Für Privatdepeschen voller Tagesdienst. Restaurationsbetrieb findet im Bahnhofsgelände statt.

Tägliche Dienstdauer 15—18 Stunden.

Besetzung besteht aus 5 Beamten und 4 Arbeitern.

Länge der Stationsgleise = 1,96 Kiln. mit 15 Weichen. Feste Laderampe vorhanden und Ladekrahn zu 900 Kgr. Tragkr.

Dezinfizierung entladener Viehwagen geschieht in Jeryheim.

Privatan Anschlüsse sind vorhanden:

1. nach der Aktien-Zuckerfabrik,
2. „ „ Siegelei von Siemann.

Verkehrsumfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	38420	1217	— 1478	689	— 7277
Ankunft:	vvv	1104	— 711	504	— 22654

Haupt-Verfand: Rohzucker, Rübensyrup, Weizen.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, Kalksteine, Düngemittel.

Station Jeryheim (Gemeinschaftsstation mit der Linie Wolfenbüttel-Oschersleben und dort beschrieben).



Stationsgebäude auf Bahnhof Mattierzoll.

Station Mattierzoll: Bahnhof II. Kl. mit vereinigttem Dienst. Abfertigungsbefugnisse (V. Servisist.) sind nicht beschränkt. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst. Restaurations- und Postbetrieb im Bahnhofsgebäude. Tägliche Dienstdauer 17 Stunden.

Personalbestand: 7 Beamte, 5 Arbeiter.

Bahnmeisteritz und Materialiendepôt.

Ausdehnung der Stationsgleise = 3,80 Kiln. mit 28 Weichen.

Feste Laderampe für Kopf- und Seitenverladung.

1 Laufkrahn zu 20000 Kgr. Tragkr. und

1 Bockkrahn „ 900 „ „

Güter-An- und Abfuhr durch Privat-Fuhrwerk.

Entladene Viehwagen werden in Börßum desinficirt.

Privat-Gleisanschlüsse bestehen:

1. nach der Aktien-Suckerfabrik Mattierzoll,
2. für den Kaufmann B. Lämmerhirt daselbst,
3. nach der hier anschließenden Kleinbahn Mattierzoll-Seudeber.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	36034	2236	5094	1005	28945
Ankunft:	www	2161	8901	1145	71765

Haupt-Versand: Rohzucker, Weizen, Rübensyrup, Suckerrüben.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, Kalksteine, Düngemittel.

Station Seudeper: Haltepunkt und Blockstation. Die Abfertigung ist beschränkt auf (V. Servisist.) Personen und Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, sowie Kleinvieh in einzelnen Stücken. Privat-Depechenverkehr findet nicht statt. Restauration nicht vorhanden. Der Dienst wird unter Aufsicht des Bahnmeisters von 1 Beamten und 1 Hilfsbeamten versehen.

Der Verkehr hat 1900 betragen:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	19098	—	—	228	—
Ankunft:	www	—	630	220	—

5. Linie Schöningen-Eisleben.

Diese Strecke, welche jetzt ein Stück der durchgehenden Schnellzuglinie Magdeburg-Eisleben-Jerryheim-Börßum-Kreienzen bildet, ist wie der übrige Theil mit doppelten Gleisen versehen. Das davon im Herzogthum Braunschweig gelegene Stück hat aber nur eine Länge von 5,02 Rilm. ab Schöningen bis zur Grenze hinter Offleben bei Rilm. 42,13 ab Magdeburg. Daran befindet sich nur die eine Station Offleben in Rilm. 43,09 ab Magdeburg. Es gehört diese Linie ebenfalls zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Magdeburg V, und zwar untersteht das erste Stück von der Grenze bis Rilm. 43,34 mit der Station Offleben dem hier stationirten Bahnmeister, während das übrige Stück mit 2 Wärterbuden dem Bahnmeister in Schöningen zur Unterhaltung und Beaufsichtigung überwiesen ist.

Im übrigen sind für diese Strecke zuständig:

die Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Braunschweig,
 „ „ Werkstätten: „ Buckau-Magdeburg bz. Salbke für Wagen,
 „ „ Verkehrs: „ Magdeburg II,
 „ „ Telegraphen: „ Magdeburg.

Der aufsichtführende Telegraphenmeister wohnt in Magdeburg, der Betriebs-Werkmeister in Eisleben. —

Die Strecke ist Tag und Nacht besetzt und hat eine tägliche Frequenz von 11 Personenzügen und 14—18 Vieh- und Güterzügen.

Station Offleben: Bahnhof III. Kl. mit vereinigt, ununterbrochenem Dienst. Die
(V. Servisfil.) Abfertigungsbefugnisse sind nur durch den Ausschluß von Spreng-
stoffen im allgemeinen Verkehr beschränkt. Für Privatdepeschen
voller Tagesdienst. Restauration im Bahnhofsgelände.

Gesamt-Personal: 6 Beamte und 5 Arbeiter.

Hier befindet sich der Wohnsitz eines Bahnmeisters und ein Materialienlager.

Die Stationsgleise sind 3,83 Kilm. lang mit 19 Weichen.

1 feste Laderampe ist vorhanden und 1 Ladekran von 1000 Kgr. Tragkraft.

Güterbestätterei geschieht durch Privat-Unternehmer. Entladene Viehwagen sind zur
Desinfektion nach Eilsleben zu schicken.

1 Privat-Gleisanschluß vorhanden nach Grube „Treue“ der Braunschweig'schen
Kohlenwerke zu Helmstedt.

Verkehr-Umfang im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stückgut	Ladungs
Abgang:	46249	146	288	253	459244
Ankunft:	www	111	375	690	10684

Haupt-Verwand: Braunkohlen und Briquets, Rohzucker, Backsteine, Erze.

Haupt-Empfang: Backsteine, Rund- und Grubenholz, Dampfkessel.

6. Linie Vienenburg-Goslar-Langelshem-Neuekrug.

Diese Strecke bildet einen Theil der durchgehenden Linie Halle-Vienenburg-Seesen-
Freienstein und ist bis Station Goslar doppelgleisig ausgebaut, während das Stück von
Goslar bis Neuekrug nur ein Gleis hat. Die Bahn durchschneidet zunächst vor Oker
einen Gipfel von Braunschweig'schem Terrain von Kilm. 5,90 ab Vienenburg bis Kilm.
8,20 = 2,30 Kilm., und tritt dann hinter Goslar bei Kilm. 15,51 wieder nach Braun-
schweig über, um nun bis zur Einmündung in die Bahn Borsum-Seesen darin zu ver-
bleiben bis Kilm. 29,00. Es liegen also von dieser Strecke in Braunschweig insgesamt
15,79 Kilm., davon 2,30 Kilm., doppelgleisig. Diese ganze Linie gehört zur Eisenbahn-
Betriebs-Inspektion Halberstadt II mit Ausschluß der letzten 0,20 Kilm. am Bahnhof
Neuekrug, die letzterem Bahnhof zugerechnet sind und so der Eisenbahn-Betriebs-Inspektion
Seesen unterstehen.

Die Unterhaltung des ersten in Braunschweig gelegenen Theiles der Bahn von
5,90—8,20 obliegt der Bahnmeisterei Goslar I. Daran liegt ein Wärterhaus aber keine
Station. Von dem zweiten Braunschweiger Theil ist das Stück ab Grenze bis zum
Bahnhof Langelshem excl. der Bahnmeisterei Goslar II zugetheilt, mit 1 Wärterhaus und
der Station Julius-hütte bei Kilm. 16,00. Von Station Langelshem incl. bis Neuekrug
excl. reicht dann die Bahnmeisterei Langelshem mit dieser Station bei Kilm. 19,13 und
zwei Wärterhäusern. Die ganze Linie gehört sonst ungetheilt zur

Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Halberstadt,

„	Werkstätten:	„	„
„	Verkehrs:	„	Braunschweig,
„	Telegraphen:	„	Magdeburg.

Der zuständige Telegraphenmeister wohnt in Gozlar, wo auch der Betriebswerkmeister für die Strecke stationiert ist. Auf dieser Linie, die dauernd besetzt ist, verkehren täglich 16—18 Personenzüge, darunter 2 Schnellzüge und 12—14 Vieh- und Güterzüge.

Station

Herzog Julius-Hütte ist Haltestelle für Personen- und Güter-Verkehr. Ausgeschlossen (V. Servizkl.) von der Abfertigung sind Sprengstoffe im allgemeinen Verkehr sowie Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- oder entladen werden können. Für Privat-Depeschenverkehr besteht voller Tagesdienst.

Bahnhofswirtschaft fehlt.

Personalbesetzung: 2 Beamte, 1 Arbeiter.

Auf der Station sind 8 Weichen vorhanden und 1 feste Laderampe für Seitenverladung.

Entladene Viehwagen werden in Vienenburg desinfiziert.

Güterbestätterei durch Privat-Unternehmer.

1 Privat-Gleisanschluss nach der Julius-Hütte für die Herzogliche Kammer-Direktion in Braunschweig.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	19899	—	—	23	10984
Ankunft:	~	—	23	96	9326

Haupt-Versand: Chemikalien, rohe Steine.

Haupt-Empfang: Steinkohlen und Roark, Erze.

Station

Langelheim: Bahnhof II. Kl. mit vereinigttem Dienst und unbefchränkten Abfertigungsbefugnissen. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst. Restauration und Postbetrieb im Stationsgebäude. Langelheim ist Wasserstation und zugleich Gemeinschaftsstation für die Linien Langelheim-Grauhof und Langelheim-Clausthal. Die tägliche Dienstdauer währt 20—24 Stunden. Die tägliche Zugfrequenz — 24 Personen- und 26 Vieh- und Güterzüge.

Personalbestand beträgt 24 Beamte, 8 Arbeiter.

Bahnmeistersitz und Materialienlager.

Die Stationsgleise haben eine Länge von 12,78 Rilm. mit 59 Weichen.

Die Ausrüstung für den Güterverkehr besteht aus

- 1 Gleiswaage von 30 to Höchstgewicht und 7,5 m Länge,
- 1 feste Laderampe für Kopf- und Seiten-Verladung,
- 1 Laufkran zu 3200 kgr. Tragkraft.

Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Vienenburg.

Güterbestätterei durch Privat-Unternehmer.

Privatgleis-Anschlüsse bestehen

- 1. für das Kalisalzwerk der Gewerkschaft Herernia in Vienenburg.

2. für die chemische Fabrik von Meper & Senff, Langelheim (von der chemischen Fabrik Innerstethal (Brünje) mitbenutzt),
 3. „ die chemische Fabrik Marienhütte (Gebr. Alberti in Goslar). —
- Verkehrsumfang 1900:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang: 94509	130	— 151	913	— 46815
Ankunft: w w w	150	— 700	1162	— 146935

Haupt-Verand: Chemikalien, Holzstoff, rohe Steine, Nutzholz.

Haupt-Empfang: Braun- und Steinkohlen, Düngesalze, rohe Steine, Brennholz.

7. Die Linie Langelheim-Grauhof-Vienenburg.

Dieselbe liegt nur auf die kurze Entfernung von 2,78 Kilm. ab Langelheim auf Herzogl. Braunschweig'schem Gebiet. Die Strecke hat nur 1 Gleis und gehört ebenfalls der Eisenb.-Betriebs-Inspektion Halberstadt II. Das erste 0,52 Kilm. lange Stück ab Langelheim wird als zu diesem Bahnhof gehörig betrachtet und von dem dort stationirten Bahnmeister mit beaufsichtigt. Der übrige Theil untersteht der Bahnmeisterei II in Goslar.

Die übrigen Verwaltungsstellen dieser Linie sind die nämlichen wie bei der vorbeschriebenen, also die Maschinen- und Werkstätten-Inspektionen in Halberstadt, die Verkehrs-Inspektion Braunschweig und die Telegraphen-Inspektion Magdeburg (Telegraphenmeister in Goslar), wo sich auch die Betriebswerkstätte für diese Strecke befindet. Stationen sind auf Braunschweig'schem Gebiet an dieser Linie nicht vorhanden.

B. Nebenbahnlinien.

Alle dem Verwaltungsbezirk Magdeburg angehörigen Nebenbahnen in Braunschweig haben die normale Spurweite von 1,435 m, sind aber nur mit 1 Gleis versehen, sodaß Zug-Kreuzungen und Ueberholungen nur auf den größeren Stationen stattfinden können. Von den Bahn-Übergängen sind nur die frequentesten dauernd bewacht; Nachtdienst findet nicht statt. Die Haltestellen und Haltepunkte haben zum Theil auch am Tage nur beschränkten Dienst für die Abfertigung.

Die unbewachten Stellen der Bahn, wo bei Annäherung der Züge geläutet werden muß, sind mit Pfählen bezeichnet, die ein großes L tragen; muß außerdem auch noch die Dampfpfeife ertönen, so sind die Pfähle mit $\frac{L}{pf}$ beschrieben. An sämtlichen Uebergängen sind auch Warnungstafeln angebracht.

Die Strecken sind in ganze und zehntel Kilometer eingetheilt und mit Kilometerzeigern besetzt; an Stellen, die stärker als 1 : 150 geneigt sind, auch mit Neigungszeigern versehen und mit Krümmungshalbmessern an den Enden sämtlicher Krümmungen. Besondere Polizei-Vorschriften im Sinne des § 43 der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands bestehen für diese Linien nicht. —

Der Betrieb geschieht auf Grund der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, soweit nicht besonders zu erwähnende Ausnahmen bestehen.

1. Die Linie Braunschweig-Jenbüttel

hat von der Abzweigung hinter Ostbahnhof Braunschweig bei Kilom. 4,92 ab Braunschweig H eine Länge von 24,55 Kilom., davon liegen im Herzogthum jedoch nur 14,50 Kilom. und zwar die Theilstrecken von 0,0—13,4, sodann von 14,15—14,70 und von 14,90—15,00, endlich von 15,95—16,40, wo sie kurz vor Station Meinholz das Braunschweig'sche Gebiet definitiv verläßt. Die Bahn ist auf dieser Strecke seit 1. Mai 1894 in Betrieb. Die größte Neigung auf derselben beträgt 1:120, der kleinste Krümmungshalbmesser 315 m. Anschlußweichen, Ladestellen und sonstige Betriebsanlagen sind auf freier Strecke nicht vorhanden. Der Radstand der Wagen ist auf der Strecke nicht beschränkt; der größte zulässige Raddruck beträgt 7 to. Für die Beladung offener Wagen gilt Lademaß I des Vereins; die Umgrenzung des lichten Raumes entspricht überall den Bestimmungen der Bahn-Ordnung vom 5. Juli 1892.

Sämtliche Haltestellen und Haltepunkte sind mit Morse-Schreibapparaten versehen; Fernsprecher sind nicht vorhanden.

Die ordnungsmäßige Unterhaltung der Bahn erfolgt von der Abzweigung bis zu
Kilm. 10,3 ab Braunschweig H durch die Bahnmeisterei 4 in Braunschweig O,
und von Kilm. 10,3 bis Jfenbüttel excl. „ „ „ „ Gifhorn.

Zum ersten Abschnitt gehören die Stationen:

Gliesmarode	in 2,38 Kilm. von der Abzweigung; (ab Braunschweig 7,30 Kilm.,)
Querum	„ 5,07 „ „ „ „ („ „ 9,99 „)

Zum zweiten Abschnitt:

Wenden-Bachtbüttel in 9,07 „ „ „ „ („ „ 13,99 „)

Die Bahnbewachung geschieht durch die auf den Haltestellen postirten Wärter und durch Streckenläufer.

Diese ganze Nebenbahn gehört zur

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Braunschweig 2,

„	Maschinen =	„	} Braunschweig,
„	Werkstätten =	„	
„	Verkehr =	„	
„	Telegraphen =	„	
			Magdeburg.

Der zuständige Betriebs- und Telegraphenmeister wohnen ebenfalls in Braunschweig H.

Nachtdienst findet auf der Nebenbahn nicht statt. Auf derselben verkehren täglich 12 Personen- bezw. gemischte Züge und 4—6 Güterzüge. Die größte Geschwindigkeit ist für Personenzüge 40 Kilm., für gemischte und Güterzüge 30 Kilm. pro Stunde. Die Personenzüge führen nur Abtheile II.—IV. Kl.

Die in dem Hauptgleise liegenden Weichen der nicht durch Signale gedeckten Stationen werden in der Grundstellung der Regel nach unter Verchluß gehalten. Die Schlüssel werden im Stationsbureau aufbewahrt. Die Bedienung der Weichen erfolgt nach Maßgabe der für jede Station erlassenen besonderen Anweisung.

Station

Gliesmarode, Haltestelle nur für Personen und Gepäckverkehr. Privat-Depeſchenverkehr findet nicht ſtatt. Geſchloſſene Wartehalle iſt vorhanden aber keine Reſtauration. Der Dienſt wird verſehen von 1 Beamten

und 1 Arbeiter. Dienstdauer von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends. Die Geld- und Abrechnungsgeschäfte werden von Station Braunschweig H als Mutterstation besorgt.

Abgefertigt wurden im Jahre 1900

48717 Personen.

Station Querum ist Blockstation und Haltestelle für Personen- und vollen Güterverkehr jedoch mit Ausschluß von Sprengstoffen des allgemeinen Verkehrs. Geräumiges Stationsgebäude mit angebautem Güterschuppen aber ohne Wirtschaftsbetrieb. Privat-Depeschenverkehr während des ganzen Tages.

Die Station ist ausgerüstet mit einem Kreuzungs- resp. Ueberholungsgleis, einem Ladegleis und 8 Weichen, 1 festen Laderampe für Kopf- und Seiten-Verladung. Lademaaf fehlt. Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Braunschweig H.

Der Dienst, welcher von 4 Uhr Morgens bis 8³⁰ Abends währt, wird versehen von 2 Beamten (Weichenstellern), die Dienstwohnung auf der Station haben und 1 Arbeiter.

Der Verkehr betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	8438	146	— 2	65	— 6872
Ankunft:	vvv	526	— 1079	24	— 10512

Haupt-Versand: Gebrannte Steine.

Haupt-Empfang: Düngemittel, Steinkohlen.

Station

Wenden-Bachtbüttel, Block-Signalstation und Haltestelle für Personen- und Güterverkehr. Sprengstoffe sind jedoch von der Abfertigung im allgemeinen öffentlichen Verkehr ausgeschlossen. Stationsgebäude mit Güterschuppen. Keine Restauration. Für Privat-Depeschen voller Tagesdienst.

1 Kreuzungs- und 1 Ladegleis mit 7 Weichen.

Feste Laderampe für Seiten- und Kopfverladung. Lademaaf fehlt.

Dienstdauer von 4³⁰ Morgens bis 8³⁰ Abends.

Besetzung besteht aus 2 Beamten und 2 Arbeitern. Erstere haben Dienstwohnung.

Desinfektionsstation für Viehwagen ist Braunschweig H.

Güterbestätterei durch Privat-Unternehmer.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	22424	79	— 22	230	— 232
Ankunft:	vvv	654	— 1082	124	— 7785

Haupt-Versand: —

Haupt-Empfang: Düngemittel, rohe Steine, Rübenschnitzel.

2. Linie Helmstedt-Gebisfelde

steht seit dem 1. September 1895 in Betrieb und hat eine Gesamtlänge von 35,55 Kilm. Dieselbe liegt jedoch auf Braunschweig'schem Gebiet nur von Kilm. 0,0—16,63 ab Helmstedt und weiter von Kilm. 17,129—17,538, endlich von Kilm. 23,53—33,75, also im ganzen mit 27,259 Kilm.

Die größte auf dieser Bahn vorkommende Neigung beträgt 1:90, der kleinste Krümmungshalbmesser 450 m.

Der Radstand ist für die Bahn nicht beschränkt; der größte zulässige Raddruck 7 to. Für die Beladung ist das Lademaß 1 maßgebend; die Abgrenzung des lichten Raumes entspricht den Bestimmungen des § 6 der Bahnordnung für die Neben-Eisenbahnen Deutschlands.

Betriebsanlagen auf freier Strecke sind nicht vorhanden.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen der Strecke sind mit Morse-Schreibapparaten versehen und telegraphisch unter einander verbunden.

Nachtdienst findet auf dieser Bahn nicht statt; auf derselben verkehren täglich fahrplanmäßig 8 Personen- resp. gemischte Züge bis zu 40 Kilm. Geschwindigkeit pro Stunde, und 2 Güterzüge mit 30 Kilm. Geschwindigkeit.

Die Bahnlinie und speciell ihre in Braunschweig gelegenen Theile gehören zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Braunschweig 2,

„	„	Maschinen- „	} Braunschweig,
„	„	Werkstätten- „	
„	„	Verkehr- „	
„	„	Telegraphen- „	Magdeburg.

Die örtliche Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahn ist übertragen

von Kilm. 0,0—8,78 der Bahnmeisterei 7 in Helmstedt, mit den

Stationen Emmerstedt in Kilm. 3,80,

Grube Emma „ „ 7,6,

Barmke „ „ 8,50

und 2 Wärterposten;

der übrige Theil „ „ 8,78 ab der Bahnmeisterei 9 in Weserlingen, mit den

Stationen Bährdorf in Kilm. 27,69,

Wahrstedt-Velpke „ „ 31,73

und 2 Wärterposten in Braunschweig.

Der für diese Linie zuständige Betriebswerkmeister ist in Helmstedt, der Telegraphenmeister in Gebisfelde stationirt. Von letzterer Station ist nöthigenfalls auch der Rettungswagen bei Unglücksfällen und Betriebsstörungen anzufordern.

Alle in den Hauptgleisen liegenden spitze-fahrenen Weichen der nicht durch Signale gedeckten Stationen werden in der Grundstellung unter Verschuß gehalten und die Schlüssel im Stationsbureau aufbewahrt.

Station Emmerstedt ist Haltestelle für Personen- und Güterverkehr. Die Abfertigungs-
(V. Servisist.) befugnisse sind nur durch den Anschluß von Sprengstoffen allgemein beschränkt. Privat-Depeschenverkehr im vollen Tagesdienst. Restaurationsbetrieb findet im Stationsgebäude nicht statt.

Tägliche Dienstdauer 16 Stunden. Personalbesetzung: 2 Beamte, 2 Arbeiter, die alle Dienstwohnungen haben.

Es sind für den Verkehr vorhanden: 2 Kreuzungsgleise und 1 Ladegleis mit zusammen 14 Weichen; 1 Gleiswaage von 25 to Höchstgewicht und 7,5 m Länge nebst 1 festen Laderampe. Lademaß fehlt.

Desinfektionsstation für Viehwagen ist Braunschweig H.

Privatgleis-Anschlüsse sind vorhanden:

1. Nach der Siegelei von E. Sickender (Helmstedt);
2. „ „ Braunkohlengrube Emma bei Emmerstedt (consol. Zuder'sche Braunkohlen-Bergwerke zu Blankenburg a./S.). Letzteres auf freier Strecke in Kilm. 7,58 gelegen, wird sowohl von Emmerstedt aus wie von Station Barmke bedient.

Verkehrsumfang 1900:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß	Klein	Stück	Ladungs
Abgang: 16632	483	— 40	301	— 69439
Ankunft: ~~~	2301	— 1322	166	— 10038

Haupt-Verfand: Braunkohlen, Sand und Thon, gebrannte Steine, Nutzholz.

Haupt-Empfang: Braunkohlen, Briquets, Rübenschnitzel.

Station

Grube Emma, (V. Servizhl.) Haltepunkt nur für Personenverkehr, ohne Gepäckabfertigung. Privatbedienung durch die Gruben-Verwaltung, soweit sie nicht vom Superpersonal geschehen kann. Die Eröffnung des Haltepunkts ist erst am 1. October 1901 erfolgt. —

Station Barmke (V. Servizhl.) ist Haltestelle für Personen- und Güterverkehr; Abfertigung von Sprengstoffen ist auch hier allgemein ausgeschlossen. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst. Restauration fehlt.

Der 17 stündige Dienst wird von 2 Beamten und 2 Arbeitern versehen; erstere haben Dienstwohnung.

Es sind vorhanden: 1 Kreuzungs- bzw. Ueberholungsgleis und 1 Ladegleis; in beiden 7 Weichen. Serner 1 feste Laderampe, jedoch kein Lademaß.

Desinfektionsstation für Viehwagen ist Braunschweig H.

Verkehrsumfang 1900:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß	Klein	Stück	Ladungs
Abgang: 17099	135	— 571	85	— 30098
Ankunft: ~~~	75	— 312	127	— 2791

Haupt-Verfand: Braunkohlen, Zuckerrüben, Erden.

Haupt-Empfang: Rübenschnitzel, Kohlenbriquets.

Station Wahrdorf. Haltestelle für Personen- und Güter-Verkehr mit denselben Abfertigungsbefugnissen und Verkehrs-Einrichtungen wie die eben beschriebene Station Barmke. Besetzung besteht ebenfalls aus 2 Beamten und 2 Arbeitern, wovon 3 Dienstwohnung haben.

Desinfektion der Viehwagen geschieht in Braunschweig H.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	15531	1619	— 3919	332	— 8244
Ankunft:	www	1058	— 462	243	— 7238

Haupt-Versand: Zuckerrüben, Getreide.

Haupt-Empfang: Rübenschnitzel, Kohlenbriquets, rohe Steine.

Station

Wahrstedt-Velpke ist gleichfalls Haltestelle für Personen- und Güter-Verkehr, jedoch sind hier außer Sprengstoffen von der Abfertigung noch ausgeschlossen: Leichen, Fahrzeuge und Vieh in mehrbödigen Wagen. Für Privat-Depeschenverkehr besteht voller Tagesdienst, Bahnhofswirtschaft fehlt.

Kreuzungs- resp. Ueberholungs-gleis ist hier nicht vorhanden, sondern nur ein Ladegleis. Gesamtzahl der Weichen == 7.

Personalbestand: 2 Beamte und 2 Arbeiter; nur der eine Stationsbeamte hat Dienstwohnung.

1 feste Laderampe für Seiten-Verladung; Lademaß fehlt. Die zu desinficirenden Viehwagen werden nach Braunschweig H geschickt.

1 Privat-Gleisanschluß für den Steinbruchbesitzer R. Völke zu Velpke (Laderampe neben den Stationsgleisen zur Umladung der mit einer kleinen Schmalspurbahn angefahrenen Steine).

Verkehrs-Anfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	11407	48	— 174	163	— 33078
Ankunft:	www	3	—	202	— 5530

Haupt-Versand: Rohe Steine, Zucker, Rüben.

Haupt-Empfang: Kohlenbriquets, Düngemittel, Rübenschnitzel.

3. Bahnlinie Ilfenburg-Sarzburg.

Ist nur eine Theilstrecke der Nebenbahn Heudeber-Wernigerode-Ilfenburg-Sarzburg. Die hier in Rede stehende Strecke wurde als letztes Stück der Bahn am 1. Oktober 1894 eröffnet. Die ganze Länge dieser Nebenbahn ist 32,15 Kiln., im Herzogthum Braunschweig liegen davon aber nur 8,06 Kiln. in zwei Abschnitten, nämlich von Kiln. 23,22—25,66 ab Heudeber und von Kiln. 26,53 bis zur Einmündung in die Linie Vienenburg-Sarzburg bei Kiln. 32,15. — Im ersten Stück befindet sich die Station Eckerthal bei Kiln. 23,62, im zweiten Stück Station Westerode bei Kiln. 29,76.

Auf der freien Bahnstrecke befindet sich noch eine Ladestelle mit Anschlußweiche bei Kiln. 25,61 (Schimmerwald).

Für die Radstandverhältnisse bestehen für die Nebenbahn keine besonderen beschränkenden Bestimmungen. Der größte zulässige Raddruck beträgt 7 to; bei der Beladung offener Wagen ist das Lademaß I anzuwenden.

Die Umgrenzung des lichten Raumes entspricht den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Die Stationen sind mit Morse-Telegraphenleitung und Läute-Induktoren versehen.

Die größte Neigung auf der Bahn beträgt 1:71 (auf den Braunschweig'schen Strecken nur 1:130), der kleinste Krümmungshalbmesser ist 210 m.

Die in Braunschweig gelegenen Strecken unterstehen hinsichtlich der Unterhaltung dem Bahnmeister in Ilfenburg bis Kiln. 30,75; das letzte Stück von Kiln. 30,75—32,15 untersteht dagegen als zum Bahnhof Harzburg gehörig dem hier stationirten Bahnmeister der Linie Harzburg-Vienenburg, zu der es auch hinsichtlich der sonstigen Verwaltung mitgerechnet wird.

Die Nebenbahn gehört zu den Bezirken der

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Halberstadt 2,

„ Maschinen- „	} Halberstadt,
„ Werkstätten- „	
„ Verkehrs- „	Braunschweig,
„ Telegraphen- „	Magdeburg.

Der zuständige Telegraphenmeister ist in Goslar stationirt, und der Betriebswerkmeister in Halberstadt; von dort ist nöthigenfalls auch der Rettungswagen anzufordern.

Nachtdienst findet auf der Bahn nicht statt. Die Zahl der auf der Strecke Ilfenburg-Harzburg fahrplanmäßig verkehrenden Züge beträgt täglich 4 Personenzüge, 8 gemischte und 2 Güterzüge. Die größte zulässige Zuggeschwindigkeit ist 40 Kiln. in der Stunde. Das Zugpersonal ist in Wernigerode stationirt.

Sämmtliche Stationen sind durch Abschlußsignale gedeckt; die Weichen werden in ihrer Grundstellung unter Verschuß gehalten, und die Schlüssel im Stationsbüro aufbewahrt. —

Station Eckerthal ist Blockstation und Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güter-
(V. Servisl.) Verkehr in vollem Umfange, mit alleiniger Ausnahme von Sprengstoffen, die von der Abfertigung ausgeschlossen sind. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst.

Im Stationsgebäude findet Restaurationsbetrieb statt.

Das Personal besteht aus 2 Beamten mit Dienstwohnungen und 1—2 Arbeitern.

Die tägliche Dienstdauer ist 15 Stunden. Die Geld- und Abrechnungsgeschäfte werden von Station Ilfenburg besorgt. —

Die Station enthält ein Kreuzungs- und Ueberholungsgleis von 380 m Länge und ein Ladegleis von 200 m „ mit 7 Weichen. Feste Laderampe und Lademaß vorhanden. Auch befindet sich daselbst ein Materialienlager.

Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Vienenburg.

Die Güter-An- und Abfuhr geschieht durch Privat-Unternehmer.

Der Verkehr betrug im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (Zucht)		Güter (to)	
		groß	klein	Zucht	Ladungs
Abgang:	9556	6	623	128	12306
Ankunft:	~	5	2558	174	1793

Haupt-Verfand: Rohe Steine, Brennholz.

Haupt-Empfang: Brennholz, Steinkohlen, Cement.

Von Eckertal aus wird auch der Verkehr auf der Holzladestelle Schimmerwald bei Kilm. 25,61 mitgeleitet. Es befindet sich daselbst eine Laderampe mit Nebengleis und 2 Anschlußweichen. Die Ladestelle steht unter Aufsicht des Bahnwärterers in Bude 10 Kilm. 25,6. Der Verkehrs-Umfang ist bereits oben bei Eckertal mitenthaltten.

Station Westerode ist Haltepunkt nur für Personen Verkehr, auch Gepäck-Abfertigung (V. Servisist.) findet nicht statt, ebenso wenig Privat-Depeschenverkehr. Der Dienst wird von 1 Beamten (Weichensteller) verrichtet, der Dienstwohnung hat.

Die Geld- und Abrechnungsgeschäfte werden von Station Ilfenburg mitbesorgt.

Im Jahre 1900 wurden von hier abgefertigt: 1942 Personen.

4. Nebenbahn Langelheim-Clausthal.

Das erste Stück dieser Bahn von Langelheim-Clausthal ward bereits am 15. November 1875 eröffnet, die ganze Strecke bis Clausthal aber erst am 1. November 1877. Die Gesamtlänge beträgt 25,03 Kilm., jedoch verläßt die Bahn schon in 5,10 Kilm. Entfernung von Bahnhof Langelheim das Braunschweig'sche Gebiet. Stationen sind auf der in Braunschweig gelegenen Strecke nicht vorhanden, abgesehen von der Gemeinschaftsstation Langelheim (siehe oben), sondern nur 2 Wärterposten. Die größte Neigung ist 1:80, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m. Mit Rücksicht aber auf die im weitem Theil der Bahn vorkommenden größeren Neigungen und stärkeren Krümmungen darf der Radstand der benutzten Personen- sowohl wie Güterwagen nicht mehr als 4,5 m betragen. Der größte zulässige Raddruck ist 7 to. Die Umgrenzung des lichten Raumes entspricht überall den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Unterhaltung und Beaufsichtigung dieses ersten Theiles der Bahn obliegt dem Bahnmeister in Langelheim.

Die Bahn gehört aber zu den Bezirken der

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion	Salberstadt II.
„ Maschinen- „	{ Salberstadt,
„ Werkstätten- „	
„ Verkehrs- „	Braunschweig.
„ Telegraphen- „	Magdeburg.

Der für dieselbe zuständige Betriebs-Werkmeister, wie auch der Telegraphenmeister sind in Goslars stationirt.

Während der Nachtzeit ist die Bahn nicht besetzt. Der regelmäßige Zugverkehr beträgt täglich 8 gemischte Züge und 4—6 Güterzüge. Die höchste zulässige Geschwindigkeit ist 30 Kilm. pro Stunde. —

5. Die Nebenbahn Jerxheim-Nienhagen,

welche seit dem 15. August 1890 in Betrieb steht, hat eine Länge von 32,78 Kilm., davon liegt jedoch auf Braunschweig'schem Gebiet nur das kleine Stück von Kilm. 0,0—1,85.

Eine Beschränkung für die Ueberführung von Personen- und Güterwagen hinsichtlich des Radstandes besteht nicht. Der größte zulässige Raddruck beträgt 7 to; für die Beladung offener Wagen gilt das Lademaasß I.

Die Umgrenzung des lichten Raumes entspricht durchweg den in den Anlagen C und D zur Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 gegebenen Normalprofilen.

Das erste Stück der Bahn bis Kilm. 0,83 wird zum Bahnhof Jerxheim gerechnet und untersteht dem dortigen Bahnmeister; das weitere in Braunschweig gelegene Stück ist vom Bahnmeister in Baderleben zu beaufsichtigen und zu unterhalten. Stationen und sonstige Anlagen finden sich auf diesem Stücke nicht. Jerxheim ist für dieselbe Gemeinschaftsstation. Diese Nebenbahn gehört zu den Bezirken der

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Braunschweig I,

„	Maschinen- „	Braunschweig,
„	Werkstätten- „	Halberstadt,
„	Verkehrs- „	Braunschweig,
„	Telegraphen- „	Magdeburg.

Die Strecke gehört zur Betriebswerkstätte Borsum; der zuständige Telegraphenmeister hat in Halberstadt seinen Wohnsitz.

Nachtdienst findet auf der Nebenbahn nicht statt. Auf derselben verkehren täglich regelmäßig 8 Personen- und 2 gemischte Züge sowie 4—6 Güterzüge; die Geschwindigkeit der ersteren darf 40 Kilm., die der letzteren 30 Kilm. in der Stunde nicht überschreiten. Das Zugpersonal ist theils in Jerxheim, theils in Halberstadt stationirt. —

6. Die Nebenbahn Büddenstedt-Trendelbusch

bildet nur einen sekundär betriebenen Zweig der Vollbahn Helmstedt-Jerxheim und wird von denselben Organen und Dienststellen wie diese verwaltet und beaufsichtigt. Sie hat bis zur Güterladestelle Trendelbusch eine Länge von 4,22 Kilm. ohne weitere Zwischenstationen, und sind die Verkehrsverhältnisse bereits oben unter A. 4 des Näheren beschrieben.

II. Verwaltungsbezirk Cassel.

Zum Bezirk der Königl. Eisenbahn-Direktion Cassel gehören die in Braunschweig gelegenen Strecken folgender

A. Hauptbahnlinien:

1. Borsum-Freienfen-Solzminde-Ottbergen mit	80,89	kilm.	in	Braunschweig.
2. Solzminde-Scherfede	6,67	„	„	„
3. Ottbergen-Northheim	1,90	„	„	„
4. Northheim-Nordhausen	6,30	„	„	„
5. Seesen-Herzberg	15,40	„	„	„
6. Elze-Northheim	12,50	„	„	„

Sa. 123,68 kilm.

B. Nebenbahnen fehlen.

Es tritt aber noch ein 0,2 kilm. langes Stück der Linie Neukrug-Langelzheim am Bahnhof Neukrug hinzu, sodaß sich die Länge der Eisenbahnen in Braunschweig für den Direktionsbezirk Cassel zu 123,88 kilm. ergibt.

Von diesen Hauptbahnlinien sind nur die zu 1, 4 und 6 genannten mit doppeltem, die übrigen mit einfachem Gleise versehen*). Die Strecken sind in zehntel und ganze Kilometer abgetheilt, mit Kilometersteinen besetzt und mit Neigungszeigern versehen. Alle Wegeübergänge in Schienenhöhe sind dauernd bewacht oder durch Zugbarrieren geschützt.

1. Linie Borsum-Freienfen-Solzminde-Ottbergen

bildet einen Theil der durchgehenden Linie von Berlin über Magdeburg-Düsseldorf nach Aachen, und ist mit doppeltem Gleise versehen. Soweit sie zum Direktionsbezirk Cassel gehört, beginnt sie gleich hinter dem Bahnhof Borsum an der Landesgrenze bei kilm. 46,1 ab Helmstedt und überschreitet die Braunschweig'sche Grenze erst wieder bei kilm. 68,85 vor Station Lutter a. B. Zwischen Nordhausen und Ganderzheim tritt sie nochmals von kilm. 93,13 bis 95,93 auf Preussisches Gebiet über, um sodann bis zur Grenze hinter Solzminde bei kilm. 152,54 in Braunschweig zu bleiben.

Die ganze Strecke untersteht der Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Seesen; die davon in Braunschweig gelegenen Theile gehören folgenden Bahnaufsichtsbezirken an:

das Stück von kilm.	68,84—	78,9	der Bahnmeisterei in	Ringelheim,
„ „ „ „	78,90—	91,25	„ „	Seesen,
„ „ „ „	91,25—	104,87	„ „	Ganderzheim,

*) Die Linie Ottbergen-Northheim ist zum Theil auch doppelgleisig, aber nicht innerhalb Braunschweigs.

das Stück von Kilm. 104,87—114,55 der Bahnmeisterei in Kreienzen,
 „ „ „ „ 114,55—128,00 „ „ „ Naensen,
 „ „ „ „ 128,00—139,60 „ „ „ Stadt Oldendorf,
 „ „ „ „ 139,60—152,54 „ „ „ Holzminden.

Der Maschinendienst untersteht auf der Strecke

ab Borssum-Grenze-Kreienzen incl. der Eisenb.-Maschinen-Inspektion Nordhausen,
 von Kreienzen excl.-Holzminden incl.-Grenze „ „ „ „ Paderborn.

Im übrigen ist diese ganze Linie zugetheilt

der Eisenbahn-Verkehrs-Inspektion Paderborn,

„ „ Werkstätten: „ „

„ „ Telegraphen: „ Cassel.

Der zuständige Telegraphenmeister ist in Seesen stationirt.

Die tägliche Zugfrequenz ist durchschnittlich auf der Strecke

östlich von Kreienzen 18 Personen- und 24 Güter- und Viehzüge,

westlich „ „ 14 „ „ 22 „ „ „

bei ununterbrochenem Dienst. Der größte zulässige Radstand ist 6,6 m, der höchste
 Raddruck 7 to.

An der Strecke sind in Braunschweig gelegen

die Station Lutter a. B.	in Kilm.	72,1	ab Helmstedt,
„ Neuekrug	„ „	79,2	„ „
„ Block 56	„ „	82,9	„ „
„ Seesen	„ „	86,1	„ „
„ Iddehausen	„ „	92,2	„ „
„ Gandersheim	„ „	100,0	„ „
„ Kreienzen	„ „	105,8	„ „
„ Block 74	„ „	110,4	„ „
„ Naensen	„ „	115,3	„ „
„ Wenzen	„ „	121,1	„ „
„ Vorwohle	„ „	128,5	„ „
„ Stadt Oldendorf	„ „	135,6	„ „
„ Deensen-Arholzen	„ „	139,2	„ „
„ Block 93	„ „	145,1	„ „
„ Holzminden	„ „	150,38	„ „

Station Lutter a. B. ist Bahnhof III. Kl. mit vereinigttem Dienst und unbefchränkten
 (v. Serviskl.) Abfertigungsbefugnissen. Die Station ist Tag und Nacht besetzt;
 für Privat-Depeschenverkehr besteht voller Tagesdienst. Bahn-
 hofswirthschaft vorhanden.

Die Personalbesetzung besteht aus 7 Beamten und 3 Arbeitern.

Die Länge der Bahnhofsgleise beträgt 2,39 Kilm. mit 16 Weichen und 1 Stellwerk.
 Feste Rampe für Viehverladung und 1 Gleiswaage ohne Schienenunterbrechung von 7,38 m
 Länge und 25 to Höchstgewicht. Güter-An- und Abfuhr durch Privat-Fuhrwerk.

Die hier entladenen Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Borssum.

Materialien-Niederlage.

Der Verkehrs-Umfang betrug nach der letzten Jahres-Statistik*):

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	20981	207	— 1224	476	— 10954
Ankunft:	~~~~	209	— 562	565	— 4557

Haupt-Verfand: Zuckerrüben, Bruchsteine.

Haupt-Empfang: Getreide, Rübenschnitzel, Düngemittel.

Station Neuekrug: Bahnhof III. Kl. mit vereinigttem Dienst. Weichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe im allgemeinen Verkehr sind von der Abfertigung ausgeschlossen. Tag und Nacht besetzt. Für Privat-Depeschverkehr voller Tagesdienst. Im Stationsgebäude findet Restaurationsbetrieb statt. — Materialien-Depôt.

Die Besetzung der Station besteht aus 5 Beamten und 2 Arbeitern. Die Länge der Bahnhofsgleise beträgt 2,1 Kilm. mit 11 Weichen und 1 Stellwerk.

Kleiner separater Güterschuppen vorhanden und 1 feste lange Laderampe für Holzverladung. Güterbestätterei durch Privat-Unternehmer.

Desinfektionsstation für Neuekrug ist Seesen.

Anschlußstation nach der Strecke Langelheim-Goßlar.

Der Verkehr betrug im letzten Jahre:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	19046	18	— 154	358	— 1592
Ankunft:	~~~~	16	— 84	191	— 1336

Haupt-Verfand: Gruben- und Nutzholz.

Haupt-Empfang: Eisenbahnschwellen, gebr. Steine.

Station Seesen: Bahnhof I. Kl. mit ununterbrochenem Dienst. Die Güter-Abfertigung wird unter Aufsicht des Stationsvorstehers besonders verwaltet. Restaurationsbetrieb und Postabfertigungsräume im Stationsgebäude. Die Bahnhofsgleise haben eine Länge von 9,3 Kilm. mit 76 Weichen und 4 festen Stellwerken.

Hier befindet sich der Sitz der Eisenbahn-Betriebs-Inspektion, ferner eine Betriebs-Werkstatt mit einem Werkmeister, der Telegraphenmeister und der Bahnmeister.

Seesen ist Lokomotiv- und Wasserstation mit 2 Wasserkrähen und 1 Lokomotiv-Schuppen mit 15 Maschinenständen.

Die Station ist ferner ausgerüstet mit 2 Lokomotiv-Dreh scheiben von 14 m Durchmesser, 1 Gleiswaage ohne Schienenunterbrechung von 8 m Länge und 30 to Höchstgewicht, sowie 3 Ladekrähen wovon 1 zu 750 Kgr. und 2 zu 1000 Kgr. Tragkraft, und 1 festen Laderampe für Kopf- und Seitenverladung.

Desinfektionsanstalt. 5 Materialien- und Kohlendepôts.

Die durchschnittliche Personalbesetzung der Station beträgt 34 Beamte und 20 Arbeiter; in der Werkstatt sind durchschnittlich 65 Beamte und Arbeiter beschäftigt, und außerdem

*) Dieselbe betrifft noch das Jahr 1899, da die Angaben für 1900 im Direktionsbezirk Cassel beim Abschluß dieser Arbeit noch nicht vollständig vorlagen.

in Seesen noch 56 Mann Zugbegleitpersonal stationiert, sodaß sich ein gesammter Personalbestand von 137 Beamten und 38 Arbeitern ergibt.

Für durchfahrendes Zugpersonal sind geräumige Uebernachtungszimmer nebst Wadeneinrichtungen vorhanden.

Seesen ist Haupt-Umladestation für Stückgüter und Anschlußstation für die Strecke Seesen-Herzberg, auch besteht Gleisanschluß mit der gleichnamigen Station der Braunschweig'schen Landeseisenbahn.

Außerdem bestehen noch 2 Privat-Anschlußgleise

1. nach der Zuckerfabrik Aktien-Gesellschaft,
2. nach dem Sägewerk von Brachvogel.

Für die Güter-An- und Abfuhr ist bahnamtliches Rollfuhrwesen bestellt, auch besteht Fernsprech-Anschluß.

Der Verkehr hat im letzten Rechnungsjahr betragen:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	117013	512	— 6772	1298	— 19598
Ankunft:	www	418	— 13877	1889	— 24877

Haupt-Versand: Weizen, Grubenholz, Rohzucker.

Haupt-Empfang: Steine und Braunkohlen, Rüben, Rundholz, Pflastersteine.

Station Iddehausen ist Haltepunkt für Personen- und Güterverkehr; letzterer beschränkt (v. Servizkl.) sich jedoch auf Eil- und Frachtstückgut sowie Kleinvieh in einzelnen Stücken. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt. Bahnhofswirtschaft fehlt.

Bei ununterbrochenem Dienst ist die Station besetzt mit 8 Beamten und 2 Arbeitern. Dieselbe untersteht hinsichtlich der Geld- und Rechnungsgeschäfte der folgenden Station Gandersheim als Mutterstation.

1 Privat-Anschlußgleis geht von hier nach der Braunkohlengrube der Gewerkschaft Ernst bei Döderode und 1 desgl. nach der Zuckerfabrik Gandersheim.

Verkehrs-Umfang im Jahre 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	29419	—	118	189	— 22760
Ankunft:	www	—	49	544	— 2791

Haupt-Versand: Braunkohlen, Zuckerrüben.

Haupt-Empfang: Brenn- und Grubenholz, Rübenschnitzel.

Station
Gandersheim ist Bahnhof II. Kl. mit vereinigttem Dienst ohne Unterbrechung (v. Servizkl.) und mit unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen. Durchschnittliche Personalbesetzung: 9 Beamte, 5 Arbeiter. Restauration im Bahnhofsgebäude. Stationsgleise 3,2 Kilm. lang mit 14 Weichen. Bahnmeisteritz; — Materialien-Niederlagen.

Für den Verkehr sind vorhanden:

- 1 feste Laderampe und Lademaß,
- 2 Lastkräne à 750 Kgr. Tragkr.

Bahnamtliche Güter-An- und Abfuhr.

Zwei Privat-Gleisanschlüsse

1. nach der Aktien-Zuckerfabrik,
2. für die Getreide-Handlung von Oelzen.

Verkehrs-Umfang nach der letzten Jahresstatistik:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	49746	352	— 1617	2132	— 17764
Ankunft:	www	216	— 3483	2337	— 33005

Haupt-Versand: Braunkohlen, Weizen, Rüben, Rübenschnitzel, Rohzucker.

Haupt-Empfang: Braun- und Steinkohlen, Rüben, Sand, Nutzholz.

Station Kreienzen: Bahnhof I. Kl., Kreuzungs- und Gemeinschaftsstation mit der (V. Servisl.) Linie Hannover-Göttingen hat ununterbrochenen Dienst. Selbstständige Güter-Abfertigung. Restauration und Postbetrieb im Bahnhofsgelände. Besondere Warteräume für k. u. k. Reisende.

Uebernachtungsräume für Fahrpersonal.

Durchschnittliche Besetzung: 34 Beamte 52 Arbeiter; dazu 10—12 Mann Zugbegleitpersonal. Bahnmeister-Wohnsitz.

Betriebs-Werkstätte, mit 1 Werkmeister und durchschnittlich 92 Beamten und Werkstattarbeitern.

Gesamt-Personalbestand der Station 190—200 Mann.

In Kreienzen befindet sich

- 1 Setzgas-Anstalt,
- 1 Desinfektions-Anstalt für die hier und auf der Strecke bis Holzminden entladenen Viehwagen,
- 5 Materialien- und Kohlen-Depôts.

Die tägliche Zugfrequenz beträgt auf beiden Linien

40—44 Personen- und 48—52 Vieh- und Güterzüge.

Die Stationsgleise haben eine Gesamtlänge von 19,64 Kilm. mit 97 Weichen und 5 Stellwerken.

Kreienzen ist Lokomotiv-Wechsel- und Aushülfsstation, hat einen Maschinenschuppen mit 13 Ständen und 2 Lokomotiv-Drehbänke von 13 resp. 16 m Durchmesser.

Wasserstation mit 2 Wasserkränen.

Für den Verkehr ist die Station ferner ausgerüstet

mit 2 Schienenwaagen (1 mit, 1 ohne Gleisunterbrechung) von 6,9 und 6,4 m Länge und 20 resp. 25 to Höchstgewicht,

2 festen Laderampen für Kopf- und Seiten-Verladung,

3 „ Lastkräne à 1000 Kgr. Tragkraft.

2 bewegl. „ à 1300 „ „

1 Laufkran à 5000 „ „

1 Lademaß.

Güterbestätkerei ist Privat-Unternehmen.

Privat-Anschlüsse fehlen.

Kreienzen ist Haupt-Umladestation für Stückgüter, auch findet hier Uebergang zur Kleinbahn Kreienzen-Osterode statt.

Verkehrsz-Umfang 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	168796	921	— 3279	1392	— 16267
Ankunft:	www	709	— 5087	1395	— 34315

Haupt-Verfand: Zuckerrüben, Weizen, Cement, Kalksteine.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Sand, rohe und gebrannte Steine, Mühlenfabrikate.

Station Naenzen: Haltestelle mit vereinigtcm Dienst für Personen- und Güterverkehr (v. Servizkl.) ohne Abfertigungsbefchränkung. Tag und Nacht besetzt. Für Privat-Depeschen voller Tagesdienst. Durchschn. Personalbestand: 3 Beamte, 2 Arbeiter. Bahnhofswirtschaft. Wohnsitz des Bahnmeisters und Materialien-Niederlage.

Es sind in Naenzen vorhanden 10 Weichen mit centralem Stellwerk; auch ist daselbst Wasserstation und 1 Lokomotiv-Drehscheibe von 13 m Durchmesser. 1 Schienenwaage (ohne Gleisunterbrechung) von 7,35 m Länge und 25 to Höchstgewicht. 2 feste Laderampen für Kopf- und Seiten-Verladung. Privat-Anschlüsse fehlen.

Güter-Bestätkerei findet durch Privat-Unternehmer statt.

Verkehrsz-Umfang nach der letzten Jahresstatistik:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	14292	87	— 971	281	— 6009
Ankunft:	www	23	— 19	292	— 4153

Haupt-Verfand: Zuckerrüben, Gyps, Steine (roh).

Haupt-Empfang: Rübenschnitzel, Steinkohlen, Düngemittel.

Station Menzen ist Blockstation und Haltepunkt für Personen- und Gepäckverkehr (v. Servizkl.) mit ununterbrochenem Dienst und einer Besetzung von 2 Beamten. Für Privat-Depeschenverkehr besteht voller Tagesdienst. Wartezimmer ohne Restauration. Die Zahl der abgefertigten Reisenden betrug im letzten Jahre: 9838 Personen.

Hinsichtlich des Geld- und Abrechnungswesens untersteht dieser Haltepunkt als Mutterstation der folgenden

Station Vorwohle; Bahnhof II. Kl. mit vereinigtcm Dienst und unbefchränkten Abfertigungsbefugnissen. Die Station ist Tag und Nacht besetzt, auch für Privat-Depeschenverkehr. Restaurationsbetrieb im Bahnhofsgeläude.

Durchschnittlicher Personalbestand: 9 Beamte und 2 Arbeiter. Die Bahnhofsgleise haben eine Länge von 5,15 Kilm. mit 19 Weichen und 1 Central-Stellwerk. — Materialien-Depôt.

Die Station ist ausgerüstet mit

- 1 Gleiswaage (ohne Schienenunterbrechung) von 6 m Länge und 30 to Höchstgewicht,
- 2 festen Rampen für Seiten- und Kopferladung,
- 1 Lademaß.

Güter-An- und Abfuhr durch Privat-Unternehmer.

Uebergang und Gleisanschluß an die Privatbahn Vorwohle-Emmerthal. Sonstige Privat-Gleisanschlüsse bestehen:

1. nach der Cementfabrik von Plank & Co.,
2. „ „ Limmer-Vorwohler Asphalt-Fabrik,
3. „ „ United Limmer-Vorwohler Rock-Asphalt-Fabrik.

Verkehrs-Umfang 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	22867	95	129	630	99819
Ankunft:	www	49	9	1522	53331

Haupt-Verwand: Cement, Asphalt, Zuckerrüben.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Pech und Theer, Steine (gebr.), Sand.



Stationsgebäude auf Bahnhof Stadt Oldendorf.

Station

Stadt Oldendorf: Bahnhof II. Kl. mit vereinigttem Dienst und unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen. Tag und Nacht besetzt; Personalbestand: 12 Beamte, 5 Arbeiter. Für Privat-Depeſchenverkehr voller Tagesdienst. Im Stationsgebäude Restauration und Postbetrieb. Bahnhofsgleise haben eine Länge von 4,33 Kilm. mit 21 Weichen und 2 Central-Stellwerken.

Stadt Oldendorf ist Wasserstation und ausgerüstet mit

- 1 Lokomotiv-Drehscheibe von 13,15 m Durchmesser,
- 1 Gleiswaage (ohne Schienenunterbrech.) von 8 m Länge und 30 to Höchstgewicht,
- 1 lange feste Laderampe für Seiten- und 1 für Kopfverladung,
- 1 fester Ladekran von 750 Kgr. Tragkr.,
- 1 Lademaß.

Güterbestätterei durch Privat-Unternehmer.

Hier ist 1 Bahnmeister stationirt und sind 3 Materialien- und Kohlen-Niederlagen vorhanden.

3 Privat-Anschlußgleise bestehen:

- 1. nach der Gyps-fabrik von Brandt & Co.,
- 2. „ „ „ „ Rothschild,
- 3. „ „ „ „ Jürgens & Co.

Verkehr nach der letzten Jahresstatistik:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladungs
Abgang:	37 247	371	— 995	2 102	— 73 356
Ankunft:	~~~~~	133	— 2 852	1 958	— 20 359

Haupt-Verfand: Gyps, Steine (roh und behauen), Rüben.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Garne und Twiste, Düngemittel.

Station

Deensen-Arholzen ist Haltestelle für Personen- und Güterverkehr mit vereinigt (V. Servizkl.) Dienst von ununterbrochener Dauer. Die Abfertigung von Sprengstoffen im allgemeinen Verkehr ist ausgeschlossen, wie auch von Vieh in Wagenladungen. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt. Bahnhofswirtschaft nicht vorhanden. Die Haltestelle untersteht für's Abrechnungs-wesen der Station Stadt Oldendorf als Mutterstation.

Die Besetzung besteht aus 3 Beamten und 1 Arbeiter.

Die Station ist versehen mit

- 1 Gleiswaage,
- 1 festen Laderampe für Seiten-Verladung,
- 1 Lademaß.

Private Gleisanschlüsse fehlen.

Verkehrs-Umfang nach der letzten Jahresstatistik:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladungs
Abgang:	22 292	10	— 14	252	— 5 956
Ankunft:	~~~~~	1	— 107	215	— 3 866

Haupt-Verfand: Steinplatten und Bordsteine, Zuckerrüben, Nutzholz.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Rübenschnitzel.

Station Holzminden: Bahnhof I. Kl. mit vereinigt (IV. Servizkl.) Dienst ohne Unterbrechung und Beschränkung in der Abfertigung. Gastwirtschaft und Postdiensträume im Bahnhofsgebäude. Uebernachtungsräume im alten Stationsgebäude für Fahrpersonal, auch Badeeinrichtungen.

Die Stationsgleise haben eine Ausdehnung von 23,4 Kilm. mit 107 Weichen und 4 Stellwerken. Die tägliche Zugfrequenz beträgt durchschnittlich

36 Personen- und 4 Güterzüge.

Holzminden ist Wasserstation und Lokomotiv-Wechsel- und Reservestation; der Maschinenschuppen enthält 28 Stände; Lokomotiv-Drehseiben sind 3 vorhanden, davon 2 zu 12,38 m und 1 zu 16,07 m Durchmesser.

1 Gleiswaage ohne Schienenunterbrechung, 8,0 m lang zu 30 to Höchstgewicht.

2 feste Laderampen für Seiten- und Kopfverladung.

4 Ladekräne, davon 1 zu 750 Kgr., 2 zu 1000 Kgr. und

1 „ 2500 „ Tragkraft.

Die Besetzung der Station beläuft sich durchschnittlich auf 38 Beamte und 64 Arbeiter. Außerdem sind hier ca. 130—140 Mann Zugbegleitungspersonal dauernd stationiert.

In Holzminden befindet sich auch eine Betriebswerkstätte, bei welcher unter einem Werkmeister 40—50 Beamte und Arbeiter beschäftigt werden.



Stationsgebäude auf Bahnhof Holzminden.

Der Gesamtbestand an Eisenbahnpersonal beträgt incl. Bahnunterhaltungsarbeiter 360—380 Köpfe.

Holzminden ist ferner Stationort für den Bahnmeister, und befinden sich daselbst 5 Materialien- und Kohlen-Depôts, sowie auch 1 Desinfektions-Anstalt für Viehwagen.

Holzminden ist Haupt-Umladestation für Stückgüter. Die Güter-An- und Abfuhr geschieht durch bahnamtliches Rollfuhrwerk. Privatgleis-Anschlüsse sind 4 vorhanden:

1. nach der Zuckerfabrik-Aktien-Gesellschaft,
2. „ „ Neuen-Glashütte,
3. „ „ Niederlage der Sollinger Steinbrüche,
4. „ „ „ „ Baugeräthehandlung von Liebold & Co.

Verkehrsumfang nach der letzten Jahresstatistik:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	110778	220	847	3596	36001
Ankunft:	www	297	1645	3591	64042

Haupt-Verfand: Cement und Thonwaaren, Hölzer, Sand, Steine, Rohrzucker.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Rüben, Cement, Nutzholz.

2. Bahnlinie Holzminden-Wehrden-Scherfede

ist nur mit 1 Gleis versehen. Das Stück vom Bahnhof Holzminden bis da, wo diese Linie erstmalig das Braunschweig'sche Gebiet verläßt, d. i. von Kilm. 150,38—152,48 ab Helmstedt — 2,10 Kilm., gehört noch zur Betriebs-Inspektion Seesen und untersteht dem Bahnmeister in Holzminden. Von da ab gehört die Linie aber

zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Warburg,

„	„	Maschinen- „	} Cassel I
„	„	Verkehrs- „	
„	„	Hauptwerkstätte	Arnsberg,
„	„	Telegraphen-Inspektion	Cassel.

Auf Braunschweig'schem Territorium befinden sich davon aber nur 4,59 Kilm., nämlich von der Landesgrenze Mitte Weser ab gerechnet

von Kilm. 322,00—325,80 ab Nachen, darin die Station Sürstenberg; sodann

„ „ 326,50—326,99 und

„ „ 327,13—327,43.

Der Bahnmeister, dem die Unterhaltung dieser Strecke obliegt, wohnt in Sürstenberg, der Telegraphenmeister in Warburg.

Die Zugfrequenz dieser Strecke beträgt täglich 12—14 Personen-

und 10—12 Güterzüge.

Nachtdienst findet für gewöhnlich nicht statt.

Station

Sürstenberg (Weser) ist Haltestelle für Personen- und Güterverkehr ohne Beschränkung (V. Servisfl.) der Abfertigungsbefugnisse. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst. Restauration im Bahnhofsgebäude. Die durchschnittliche Personalbesetzung besteht aus 3 Beamten und 2 Arbeitern.

Die Station hat 11 Weichen und ist versehen mit

2 festen Laderampen,

1 „ Lademaß,

1 Gleiswaage von 6 m Länge und 30 to Höchstgewicht.

Privatanschlüsse fehlen. — Güter-An- und Abfuhr durch Privat-Suhrwerk.

Die hier entladenen Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Holzminden.

Verkehrs-Umfang 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	17 378	8	— 16	1 574	— 7 597
Ankunft:	www	19	— 99	528	— 13 137

Haupt-Verwand: Chamottsteine, Porzellan und Glaswaaren, Holz.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Porzellanerde, Thon und Sand.

3. Bahnlinie Ottbergen-Wehrden-Northheim

liegt auf Braunschweig'schem Gebiet von der Grenze Mitte Weser Rilm. 7,58 ab Ottbergen bis Rilm. 9,48 vor Lauenförde — 1,90 Rilm. Die Strecke ist von Ottbergen bis Bodenfelde noch eingleisig, von da ab zweigleisig und gehört zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Paderborn II. Der zuständige Bahnmeister ist in Ottbergen stationirt.

Im übrigen gehört diese Strecke zur Maschinen-Inspektion

„ Werkstätten: „	}	Paderborn,
„ Verkehrs: „		Nordhausen,
„ Telegraphen: „		Cassel.

Der Telegraphenmeister hat seinen Wohnsitz in Warburg.

Die tägliche Zugfrequenz beläuft sich auf 8—10 Personenzüge
und 24—28 Vieh- und Güterzüge.

Nachtdienst findet nicht statt.

Stationen sind in Braunschweig an dieser Strecke nicht vorhanden.

4. Bahnlinie Northheim-Nordhausen.

Diese ist mit Doppelgleisen versehen und gehört zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Nordhausen II. Sie betritt das Braunschweig'sche Gebiet zunächst bei Rilm. 135,13 (ab Ottbergen), verläßt es aber schon wieder bei Rilm. 135,83, überschreitet dann bei Rilm. 136,44 nochmals die Braunschweig'sche Grenze und tritt bei Rilm. 142,04 wieder aus. Die Gesamtlänge auf Herzogl. Braunschweig'schem Gebiet beträgt mithin 6,30 Rilm., darin befindet sich die Station Walkenried bei Rilm. 138,4. Dasselbst hat auch der für dieses Stück bestellte Bahnaufsichtsbeamte (Bahnmeister) seinen Wohnsitz.

In anderweiter Beziehung gehört diese Strecke zur

Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Nordhausen,

„ Werkstätten: „	Göttingen,
„ Verkehrs: „	Nordhausen,
„ Telegraphen: „	Cassel.

Der Telegraphenmeister hat seinen Amtssitz in Northheim.

Die tägliche Zugfrequenz dieser Strecke beträgt 12—14 Personenzüge,
30—36 Vieh- und Güterzüge.

Station Walkenried ist Bahnhof II. Kl. mit vereinigt. Dienst und ist ununterbrochen
(v. Servist.) befehrt. Die Abfertigungsbefugnisse sind nicht beschränkt; für
Privatdepeschen besteht voller Tagesdienst. Wirthschaftsbetrieb im
Stationengebäude. Materialien-Niederlage.
Der Dienst wird versehen von durchschnittlich 10 Beamten und
4 Arbeitern.

Die Bahnhofsgleise haben eine Ausdehnung von 3,76 Kilm. mit 23 Weichen.

Walkenried ist Wasserstation und ausgerüstet mit 1 Gleiswaage von 6,9 m Länge
und 25 to Höchstgewicht. Ferner sind für die Güter-Abfertigung vorhanden: 1 feste
Laderampe, Lademaß und 1 Lastkran von 2500 Kgr. Tragkraft. Die hier entladenen
Viehswagen werden in Nordhausen desinficirt.

Die Güter-An- und Abfuhr geschieht durch Privat-Unternehmer.

Privat-Gleisanschlüsse bestehen:

1. nach dem Bahnhof der Südharzbahn,
2. „ „ Baumaterialien-Lager von Pfeiffer.

Der Verkehrs-Umfang betrug 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	35646	44	218	2315	33568
Ankunft:	~	36	560	1525	24980

Haupt-Verfand: Gyps, Eisenwaaren, Holz, Rüben.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Roheisen, Sand, Holz.

5. Bahnlinie Seesen-Herzberg

ist nur 1gleisig und liegt von Seesen Kilm. 86,10 bis zur Kilm.-Station 101,5 (ab Helmstedt) in Braunschweig, also auf einer Länge von — 15,4 Kilm. Das Stück ab Seesen bis Kilm. 97,66 gehört zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Seesen und untersteht auch dem Bahnmeister in Seesen. Darin liegt die Station Münchhof bei Kilm. 91,3.

Der südliche Theil von Kilm. 97,66 ab gehört dagegen zur Eisenb.-Betriebs-Inspektion Nordhausen II, und liegt die Unterhaltung des Stückes bis zur Braunschweig'schen Grenze bei Kilm. 101,5 mit der Station Gittelde bei Kilm. 98,4 dem Bahnmeister in Osterode ob. Dagegen gehört die ganze Strecke ungetheilt

zur Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Nordhausen,
„ Werkstätten „ Göttingen,
„ Verkehrs „ Nordhausen,
„ Telegraphen „ Cassel.

Der zuständige Telegraphenmeister ist in Seesen stationirt.

Die tägliche Zugfrequenz der Strecke beträgt 10—12 Personenzüge,
4—6 Vieh- und Güterzüge.

Nachtdienst findet nicht statt.

Station Münchhof; Haltepunkt für Personen- und beschränkten Güterverkehr, indem (V. Servizhl.) nur Eil- und Frachtstückgut, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen abgefertigt wird. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt. Im Stationsgebäude mit angebauten kleinen Güterschuppen findet Restaurationsbetrieb nicht statt. Der Dienst wird von 2 Beamten versehen und hat eine tägliche Dauer von 18 Stunden. Materialien-Depôt.

Verkehrsumfang 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	15,814	—	—	98	—
Ankunft:	www	—	1	217	—

Station Wittelde ist Bahnhof III. Kl. mit vereinigttem Dienst ohne Abfertigungs- (V. Servizhl.) beschränkungen. Im Stationsgebäude Restauration und Postbetriebsräume. Privat-Depeschenverkehr. Die Besetzung der Station besteht aus 6 Beamten und 3 Arbeitern; die tägliche Dienstdauer ist 18 Stunden.

3 Bahnhofsgleise von 2,24 Kilm. Länge mit 12 Weichen. Es ist 1 Gleiswaage vorhanden von 8 m Länge und 30 to Höchstgewicht, sowie 2 feste Ladekräne zu 800 und 6000 Kgr. Tragkr., 1 besonderer Güterschuppen nebst Lademaß und fester Laderampe für Kopf- und Seitenverladung. Materialien-Niederlage. —

Die hier entladenen Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Seesen.

Privat-Gleisanschlüsse fehlen; für die Güter-An- und Abfuhr ist bahnamtliche Verstätterei eingeführt auch nach der 5 Kilm. entfernten Bergstadt Grund a. S.

Der Verkehrsumfang betrug 1899:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	40516	44	58	903	17 106
Ankunft:	www	50	70	1265	12954

Haupt-Verfand: Holz, Blei- und Zinkerze, rohe Steine, Holzwaaren.

Haupt-Empfang: Holz, Steinkohlen, Düngemittel.

6. Bahnlinie Elze-Northheim

durchschneidet das Braunschweig'sche Gebiet von Kilm. 62,05 (ab Hannover) bis Kilm. 74,55 auf eine Länge von 12,50 Kilm. Die Linie ist eine doppelgleisige Vollbahn und kreuzt bei Kreienzen in Kilm. 68,8 die Linie Holzminden-Vörfsum. Sie gehört zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Göttingen I und fällt die in Braunschweig gelegene Strecke in zwei Bahnaufsichtsbezirke: Das nördlich von Kreienzen gelegene Stück zwischen Kilm. 68,20 bis zur Grenze mit der Blockstation 48 bei Kilm. 63,8 untersteht dem Bahnmeister in Sreden, das südliche Stück von Kilm. 69,60 ab mit der Blockstation 55 bei Kilm. 73,0

dem Bahnmeister in Salzderhelden. Das Stück vom Kiln. 68,20—69,60 wird mit zum Bahnhof Kreienzen gerechnet, der zur Betriebs-Inspektion Seezen gehört.

Im weiteren gehört die Linie Elze-Northcim zur

Eisenbahn-Maschinen-Inspektion	}	Göttingen, Cassel,
„ Werkstätten: „		
„ Verkehrs: „		
„ Telegraphen: „		

jedoch überall excl. Bahnhof Kreienzen. Auch der zuständige Telegraphenmeister wohnt in Göttingen.

Die Zahl der Züge auf dieser Tag und Nacht besetzten Linie beträgt täglich 20 Personenzüge incl. 10 Schnellzüge und 22—26 Vieh- und Güterzüge.

Außer den Blockstationen 48 und 55 und dem Gemeinschaftsbahnhof Kreienzen (siehe unter 1) sind weitere Stationen auf Braunschweig'schem Gebiet an dieser Linie nicht vorhanden.

III. Verwaltungsbezirk Hannover.

In Verwaltung der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover stehen die in Braunschweig gelegenen Strecken der folgenden

A. Hauptbahnlinien:

1. Braunschweig-Lehrte-Hannover mit 15,60 Rilm. in Braunschweig.
2. Braunschweig-Hildesheim 12,93
3. Lehrte-Stendal 9,60
4. Elze-Hameln 0,56

B. Nebenbahnlinien: fehlen.

In Summa also 38,69 Rilm. Hauptbahnlinien, von denen die unter Nr. 1, 3 und 4 aufgeführten mit 25,76 Rilm. zweigleisig sind.

Die Eintheilung, Einsteinerung, Bewachung und Unterhaltung dieser Linien ist im Wesentlichen die gleiche, wie in den übrigen Direktionsbezirken unter I. II. angegeben.

1. Linie Braunschweig-Lehrte-Hannover.

Es ist dies eine der ältesten Eisenbahnen im Lande, die bereits am 19. Mai 1844 in Betrieb genommen ward. Dieselbe ist mit doppeltem Gleise versehen und hat innerhalb des Herzogthums von der Landesgrenze bei Vechelde in Rilm. 41,92 ab Hannover eine Länge von 18,64 Rilm. Die Linie gehört bis Rilm. 57,56 zur

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Hannover II.

Die Beaufsichtigung und Unterhaltung geschieht ab Grenze von Rilm. 41,92—57,56 durch die Bahnmeisterei Vechelde einschließlich der gleichnamigen Station in Rilm. 46,6 und der Haltestellen

Gr. Gleidingen 52,8 und

Broitzem 56,2.

Das Endstück vor Braunschweig von Rilm. 57,56—60,56 liegt schon im Verwaltungsbezirk Magdeburg, weil es zum Bahnhof Braunschweig gehörig betrachtet und der dortigen Eisenbahn-Betriebs-Inspektion II bezw. der Bahnmeisterei Braunschweig 1 untersteht. Darin befindet sich bei Rilm. 57,9 noch eine Signal- und Block-Station, wofelbst sich die Braunschweig'sche Verbindungsbahn nach dem Ostbahnhof von dieser Linie trennt.

Mit Auschluss also dieses Endstückes gehört die in Rede stehende Strecke zur Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Hannover I.

- | | | | |
|----|--------------|----|-------------|
| .. | Werkstätten: | .. | Einhausen. |
| .. | Verkehr: | .. | Hannover I. |
| .. | Telegraphen: | .. | Hannover. |

Die Unterhaltung und Beaufsichtigung der mechanischen Anlagen hat auf der Strecke bis Gr. Gleidingen excl. der Telegraphenmeister in Hannover (3), von Gr. Gleidingen incl. bis Braunschweig excl. der Telegraphenmeister in Hilde=heim.

Der Zugverkehr auf dieser Tag und Nacht besetzten Vollbahnstrecke beträgt täglich 20—22 Personenzüge, darunter 8 Schnellzüge und 18—24 Vieh- und Güterzüge.

Station Vechelde: Bahnhof II. Kl. mit vereinigtcm Dienst und unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen.

(V. Servisil.)

Voller Tagesdienst für Privat-Depeschenverkehr.

Restauration im Bahnhof=gebäude.

Der Stationsdienst währt ununterbrochen.

Personalbestand: 7 Beamte und 3 Arbeiter.

Vechelde ist Bahnmeister=itz mit Materialienlager.

4 Station=gleise von 2,7 Kilm. Länge mit 14 von Sand bedienten Weichen.

1 feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung.

Ladekrahn von 1000 Kgr. Tragkraft.

Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Lehrte.

1 Privat-Anschlußgleis auf freier Strecke, bei Kilm. 48,2 abzweigend nach der Aktien-Zuckerfabrik Wierthe, wird von Vechelde aus auf Grund besonderen Tarifs bedient (nur für Wagenladungen).

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	68178	1066	— 723	657	— 12059
Ankunft:	~~~~~	1202	— 13945	500	— 44962

Haupt-Verwand: Garne und Twiste, Rohzucker, Rüben und Rübensyrup.

Haupt-Empfang: Braun- und Steinkohlen, Düngemittel, Rübenschnitzel, Kalksteine, Jute.

Station

Gr. Gleidingen ist Haltestelle für Personen- und Güterverkehr. Abfertigungs-
(V. Servisil.) befugnisse sind nur insoweit beschränkt, als Sprengstoffe im allgemeinen Verkehr nicht angenommen werden; ununterbrochener Dienst. Die Kassen- und Abrechnungsgeschäfte werden von Vechelde als Mutterstation besorgt.

Für Privat-Depeschenverkehr besteht voller Tagesdienst.

Kein Restaurationsbetrieb.

Personalbesetzung: 6 Beamte, 2 Arbeiter.

Gr. Gleidingen ist gleichzeitig Abzweig- und Gemeinschaftsstation auch für die Linie Braunschweig-Hilde=heim. Die vorhandenen 4 Station=gleise haben eine Gesamtlänge von 3,1 Kilm. mit 18 Weichen und 2 mechanischen Stellwerken.

Die Zahl der täglich hier verkehrenden Züge auf beiden Linien beträgt 30—34 Personenzüge und 26—28 Güterzüge.

Kleine feste Laderampe für Seitenverladung vorhanden. Lademaafß fehlt.

Materialien-Depôt.

Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Lehrte, Reparatur bedürftige Wagen nach der Hauptwerkstatt Braunschweig.

Der Verkehr hat im letzten Rechnungsjahr betragen:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		groß	klein	Stück	Ladungs
Abgang:	20060	274	— 2893	226	— 661
Ankunft:	~~~~	389	— 1512	158	— 5545

Haupt-Versand: Zuckerrüben, Weizen.

Haupt-Empfang: Nutzholz, Pflastersteine, Sand.

Station Broitzem ist nur Personen-Haltepunkt und Blockstation, und untersteht (V. Servisrl.) bezüglich des Geld- und Abrechnungswesens der Station Vechelde als Mutterstation. Kleine geschlossene Wartehalle ist vorhanden, aber keine Restauration. Der Dienst wird von 1 Beamten und 1 Hilfsbeamten versehen.

Abgefertigt wurden hier im letzten Etatsjahre
49805 Personen.

2. Linie Braunschweig-Hildesheim.

Dieselbe fällt bis zur Haltestelle Gr. Gleidingen mit der vorherbeschriebenen Linie nach Lehrte zusammen und zweigt erst dort von letzterer ab. Sie ist nur mit 1 Gleis versehen und hat von der Abzweigung bis zur Landesgrenze hinter Station Woltwiesche eine Länge von 12,93 Kilm. Die Strecke gehört zur Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Hildesheim und ist der zuständige Bahnmeister auf Station Broistedt stationiert. Das von ihm zu beaufsichtigende Stück reicht von der Landesgrenze bei Kilm. 61,97 ab Hannover bis Kilm. 74,67 vor Gr. Gleidingen, während das letzte Stück von Kilm. 74,67—74,90 zur Station Gr. Gleidingen gerechnet und von dem Bahnmeister in Vechelde mit beaufsichtigt wird.

An der Strecke liegen die Stationen Alveste in Kilm. 11,3 ab Braunschweig,
Broistedt „ „ 16,1 „ „
Woltwiesche „ „ 19,2 „ „

und 6 Wärterposten.

Die Linie untersteht sonst

der Eisenbahn-Maschinen-Inspektion Sameln,
„ „ Werkstätten: „ Einhausen,
„ „ Verkehrs: „ Sameln,
„ „ Telegraphen: „ Hannover.

Der zuständige Telegraphenmeister wohnt in Hildesheim, derselbe hat die mechanischen Anlagen der ganzen Linie bis Braunschweig exkl. aber einschließlich der Stationen Gr. Gleidingen und Broitzem zu beaufsichtigen und zu unterhalten.

Nachtdienst findet auf dieser Linie nicht statt. Die tägliche Zugfrequenz beträgt 14 Personen- und gemischte Züge, darunter 2 Schnellzüge und 4—6 Güterzüge.

Station Alveste ist Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr. Privat-Depechenverkehr ist auf die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends beschränkt. Kleine geschlossene Wartehalle ohne Restauration. Personal besteht aus 2 Beamten und 1 Arbeiter.

Es besteht hier 1 Privat-Gleisanschluß nach der Aktien-Zuckerfabrik Nefingen; der Verkehr dorthin ist auf Wagenladungsgüter beschränkt, die in Urweise nach den Frachtsätzen für Broistedt oder Gr. Gleidingen abgefertigt werden.

Die Frequenz betrug im letzten Jahre 42245 Personen.

Der Güterverkehr der Zuckerfabrik ist mit bei der folgenden Station Broistedt angegeben, die auch hinsichtlich des Geld- und Abrechnungswesens als Mutterstation dieser Haltestelle fungiert.

Station Broistedt; Bahnhof III. Kl. mit vereinigt. Dienst. Abfertigungsbefugnisse (V. Servizkl.) sind nicht beschränkt. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst. Bahnhofswirtschaft fehlt. Tägliche Dienstdauer 18—19 Stunden. Durchschnittliche Personalbesetzung: 4 Beamte, 2 Arbeiter.

In Broistedt ist der Sitz des Bahnmeisters und 1 Materialien-Depôt.

Länge der Stationsgleise: 3,1 Kilm. mit 10 von Hand bedienten Weichen.

Für den Güterverkehr sind vorhanden:

1 Gleiswaage von 25 to Maximalgewicht,

1 Lademaß und

1 feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung.

Entladene Viehwagen gehen zur Desinfektion nach Hildesheim.

1 Privat-Gleisanschluß nach der Aktienzuckerfabrik.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	35640	389	— 4309	482	— 15913
Ankunft:	www	359	— 25854	488	— 28228

Haupt-Versand: Rohzucker, Rübenschnitzel, Weizen.

Haupt-Empfang: Steinkohlen, Rüben, Kalksteine, Sutter- und Düngemittel.

Station
Woltwiesche, (V. Servizkl.) Haltestelle für Personen- und Güterverkehr; ausgeschlossen von der Abfertigung sind nur schwere Fahrzeuge, die von der Stirnseite verladen werden müssen. Für Privat-Depeschenverkehr voller Tagesdienst. Wirtschaftsbetrieb findet im Stationsgebäude nicht statt.

Der Dienst wird von 2 Beamten und 2 Arbeitern versehen.

Lademaß ist vorhanden und feste Laderampe für Seitenverladung.

Der Verkehrs-Umfang betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	19500	527	— 35	191	— 960
Ankunft:	www	877	— 1990	173	— 2396

Haupt-Versand: Getreide, Kalksteine.

Haupt-Empfang: Brennmaterial, Sutter- und Düngemittel.

3. Bahnlinie Lehrte-Stendal.

Diese Strecke ist ein Theilstück der durchgehende mit doppeltem Gleise versehenen Hauptbahnlinie Berlin-Hannover. Dieselbe durchschneidet den nördlichsten Theil des Herzogthums im Amt Vorsfelde auf 9,60 Rilm. Länge, indem sie bei Rilm. 168,95 (ab Berlin Schles. Bhf.) das Braunschweig'sche Gebiet betritt und dasselbe bei Rilm. 178,55 wieder verläßt. Darin liegt die Station Vorsfelde bei Rilm. 176,5 und die Blockstation 136 (Dannendorf) bei Rilm. 172,1. Es gehört aber dies Stück, in dem sich außerdem 5 Wärterposten befinden, zur

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Hannover II, Bahnmeisterei in Vorsfelde,
 „ Maschinen: „ Hannover II,
 „ Werkstätten: „ Einhausen,
 „ Verkehrs: „ Hannover I,
 „ Telegraphen: „ Hannover, Telegraphenmeister in Hannover (3).

Die Strecke ist Tag und Nacht besetzt und verkehren darauf täglich
 20—22 Personenzüge, davon 14 Schnellzüge und 28—30 Vieh- und Güterzüge.

Station Vorsfelde ist Bahnhof III. Kl. und Signalstation mit vereinigt Dienst
 (v. Serviskl.) und unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen. Voller Tagesdienst
 für Privat-Depeſchenverkehr.

Im Stationsgebäude Restauration und Postbetrieb.

Die Personalbesetzung beträgt durchschnittlich 9 Beamte, 2 Arbeiter.

Hier ist der Sitz des Bahnmeisters; 1 Bau- und 1 Betriebs-Materialienlager.

Die Stationsgleise haben eine Gesamtlänge von 3,1 Rilm. mit 16 Weichen und
 1 mechanischem Stellverk.

Die Station ist für den Güterverkehr ausgerüstet mit

- 1 Gleiswaage von 25 to Höchstgewicht,
- 2 festen Laderampen für Seiten- und Kopfverladung,
- 1 Lademaaf und
- 1 Ladekrahnen von 1250 Kgr. Tragkraft.

Die Desinfektion entladener Viehwagen hat in Vorsfelde zu geschehen.

Die Güterbestätterei erfolgt durch Privat-Unternehmer.

1 Privat-Anschlußgleis ist vorhanden für den Steinbruch des Hr. Körner; dasselbe befindet sich auf freier Strecke bei Blockstation 136 (Dannendorf) in Rilm. 172,1. Es findet darauf nur Wagenladungs-Verkehr nach besonderem Tarif statt.

Der Verkehrs-Umfang der Station war 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	36059	1968	— 4996	616	— 11645
Ankunft:	www	1487	— 3639	1154	— 21894

Haupt-Versand: Zuckerrüben, Grubenholz, Backsteine.

Haupt-Empfang: Bier, Düngemittel, Pflastersteine, Kohlen.

4. Die Bahnlinie Elze-Sameln

durchschneidet ebenfalls Herzogl. Braunschweig'sches Gebiet, wenn auch nur auf eine kurze Strecke von Kiln. 19,052—19,618 ab Elze zwischen den Stationen Coppenbrügge und Behrensen. Die sonst nur eingleisige Bahnlinie ist auf dieser Strecke von Coppenbrügge bis Sameln mit doppeltem Gleise versehen und gehört dieselbe zur

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Sameln II, Bahnmeister in Coppenbrügge,
 „ Maschinen: „ Sameln,
 „ Werkstätten: „ Einhausen,
 „ Verkehrs: „ Sameln,
 „ Telegraphen: „ Hannover, Telegraphenmeister in Sameln.

Die Strecke ist Tag und Nacht besetzt und verkehren darauf täglich 12 Personenzüge, darunter 2 Schnellzüge, und 16—18 Vieh- und Güterzüge. Stationen sind an derselben innerhalb des Braunschweig'schen Gebietes nicht vorhanden.

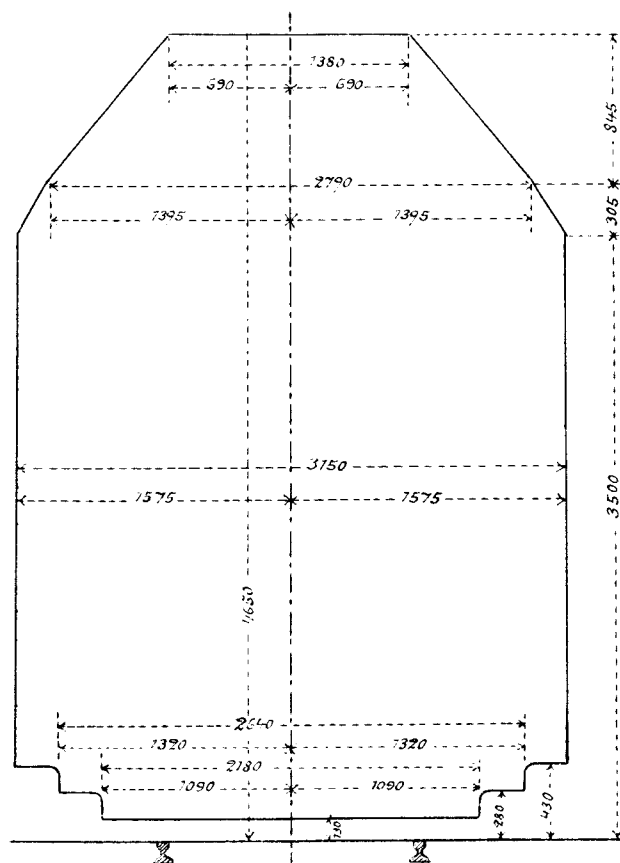
Aus der vorangegangenen Einzelbeschreibung ergibt sich, daß an den Staatsbahnlinsen innerhalb des Herzogthums Braunschweig im ganzen 62 Stationen für den öffentlichen Verkehr vorhanden sind, die nach ihrer Bedeutung klassificirt in der nachstehenden Uebersicht zusammengestellt werden:

Bahnhöfe			Haltestellen		Haltepunkte
I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Personen- und Güter-Verkehr.	für Güter-Verkehr allein.	nur für Personen-Verkehr.
Braunschweig H	Braunschweig O	Broistedt	Bahrdorf	Schimmerwald	Gliesmarode
Börßum	Ganderheim	Büddenstedt	Barmke	Trendelbusch	Grb. Emma*)
Helmstedt	Harzburg	Srellstedt	Borum		Leiferde
Holzminde	Königsutter	Gittelde	Deensen		Rüningen
Jerxheim	Langelshelm	Hedwigsburg	Arholzen		Weddel
Kreienzen	Mattierzoll	Lutter a. B.	Dethum		Westerode*)
Seesen	Schöningen	Neuekrug	Emmerstedt		
Wolfenbüttel	Schöppenstedt	Offleben	Eckertal		
	Stadt Oldendorf	Schandelah	Sürstenberg		
	Vechelde	Söllingen	Gr. Gleidingen		
	Vornohle	Vorsfelde	Hedeper		
	Walkenried	Watenstedt	Ildehausen		
		Wendessen	Juliuschütte		
			Münchhof		
			Naenzen		
			Querum		
			Wahrstedt		
			Velpke		
			Wenden		
			Wetzbüttel		
			Woltwiesche		

*) Gepäck-Abfertigung ist ausgeschlossen.

Die Herstellung und Ausrüstung dieser Stationen sowie der gesamten vom Preussischen Staate in Braunschweig betriebenen Bahnlirien entspricht den „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Neben-Eisenbahnen“, wie sie von dem im Jahre 1846 gegründeten Verein der deutschen Eisenbahnen aufgestellt und zuletzt im Jahre 1896 herausgegeben sind, sowie den „Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands“ vom Bundesrath am 30. Juni 1892 erlassen und vom Reichskanzler am 5. Juli ej. a. veröffentlicht. Insbesondere ist hinsichtlich des Oberbaues zu erwähnen, daß nach Erfindung des Bessemer-Stahls und Flußeisens zu Anfang der 70er Jahre die verwendeten breitbasigen Vignolschienen nur noch aus diesem widerstandsfähigen Material gewählt wurden in Längen von 9—12 m bei 122—124 mm Höhe. Das Gewicht derselben auf 1 m beträgt für Schnellzugstrecken 42 Kgr. und für die übrigen Strecken 36 Kgr. Auch die früher allgemein verwendeten imprägnirten kiefernen Schwellen sind in neuerer Zeit mehr und mehr durch hohle flußeiserne Schwellen 2,10—2,40 m lang ersetzt worden, dergestalt daß in Braunschweig z. B. annähernd schon ein Drittel aller Staatsbahnstrecken mit solchen eisernen Schwellen versehen ist.

Sämmtliche Staatsbahnstrecken (Haupt- und Nebenbahnen) in Braunschweig sind für einen Radruck von 7 to berechnet, und sind die Krümmungsradien im Allgemeinen so bemessen, daß der Radstand der darauf verkehrenden Wagen keiner Beschränkung unterliegt; Ausnahmen sind bei den betroffenen Strecken angeführt.



Lademaass.

Maßstab 1:40; Maße mm.

Für die Beladung der Wagen gilt überall das Lademaass I der technischen Vereinbarungen des Vereins, wie es vorstehend dargestellt ist. —

Auch für die Ausföhrung des Betriebesdienstes war es zunächst der Verein deutscher Eisenbahnen, welcher einheitliche Normen dieserhalb erließ. Das erste staatliche Betriebs-

Reglement für die unter Preuß. Aufsicht stehenden Bahnen erschien erst 1870 in dem „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde“ vom 10. Juni 1870.

Am 11. Mai 1874 erschien sodann ein Betriebs-Reglement für die gesamten Eisenbahnen Deutschlands (Central-Bl. f. d. Deutsche Reich Nr. 21).

Unter dem 4. Januar 1875 wurden ferner für die gesamten Eisenbahnen Deutschlands ein Bahnpolizei-Reglement und eine Signalordnung vom Bundesrath erlassen und diesen folgten im Jahre 1878

- a) die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands,
- b) die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung,
- c) Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern,

sämmtlich durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 12. Juni 1878 in Nr. 24 des Central-Bl. f. d. Deutsche Reich veröffentlicht.

Nach mehrfachen Ergänzungen und Aenderungen, namentlich im Jahre 1885, sind jetzt für den Bau und Betrieb nicht bloß der Staatsbahnen, sondern auch der Privatbahnen, namentlich folgende reichsgesetzlichen Vorschriften maßgebend:

1. Die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands;
2. die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands;

Beide durch Beschluß des Bundesraths auf Grund Art. 42/43 der Reichs-Verfassung am 30. Juni 1892 erlassen und in Nr. 36 des Reichsgesetzbl. v. 5. Juli 1892 veröffentlicht, und am 1. Januar 1893 in Kraft getreten. Später ergänzt durch die Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 24. März 1897 und 23. Mai 1898.

Vom gleichen Zeitpunkte sind erlassen und in Gültigkeit:

3. die Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands;
4. die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands.

Die gleichzeitig an Stelle des alten Betriebs-Reglements in Kraft getretene „Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ ward schon wieder aufgehoben und ersetzt laut Beschluß des Bundesraths vom 26. Oktober 1899 durch

5. die Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900.

Diese zunächst nur für Deutschland geltenden Vorschriften sind übertragen und ergänzt in dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnen vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen und dem Uebereinkommen dazu, dessen letzte Fassung vom 1. Januar 1899 datirt, nebst 6 Anhängen, enthaltend

1. Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheineften;
2. Uebereinkommen betr. die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, sowie von Fahrzeu gen und lebenden Thieren;
3. Dienstamweisung betr. das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern;
4. Bestimmungen über Abschlagzahlungen aus dem Güterverkehr;
5. Uebereinkommen über die Erstattung von Fahrgeld;
6. Uebereinkommen betr. die Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstockungen.

Von andern wichtigen Maßnahmen des Vereins sei hier nur noch die Regelung der gegenseitigen Wagenbenutzung erwähnt, worüber die ersten Normativbestimmungen bereits im Jahre 1855 getroffen wurden. Das gegenwärtig gültige „Uebereinkommen betr. die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ ist am 1. April 1897 in Kraft getreten.

Außerdem besteht für den Bereich der Preuß.-Sächsischen Staatsbahnen noch ein engerer Verband, der „Preussische Staatsbahn-Wagen-Verband“, dem auch die Reichsbahnen in Elfaß-Lothringen, die Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen und die Militärbahn angehören, und für den am 1. April 1899 neue Vorschriften erlassen sind.

Demnach steht der gesammte Wagenpark aller diesem Verbande angehörigen Bahnen auch für den Verkehr der in Braunschweig gelegenen Stationen der Preuß. Staatsbahnen mit zur Verfügung. —

Die Personenzüge führen auf den Hauptstrecken überall 4 Wagenklassen, auf den Nebenbahnen ist jedoch die I. Klasse zumeist in Wegfall gebracht. Sammtliche Personenzüge sind vom 20. September bis 15. Mai mit Einrichtungen zur Heizung versehen, welche letztere vorgenommen wird, sobald die Temperatur dauernd unter 5° Celsius sinkt. Soweit nicht Nothbremsen im Innern der Personenvagen angebracht sind, befindet sich an jedem Zuge auf der rechten Seite über den Fenstern eine Signalleine nach der Lokomotivpfeife. Im Packwagen eines jeden Personen- oder Güterzuges wird stets ein sog. kleiner Rettungskasten mitgeführt, enthaltend Verbandzeug, sowie die nöthigsten Instrumente und Medikamente zur ersten Hülfsleistung bei Unglücksfällen. Ein ebensolcher, aber größerer und besser ausgestatteter Rettungskasten befindet sich auch auf allen Bahnhöfen und Haltestellen und in jeder Hauptwerkstatt. Auf letzteren steht auch jederzeit ein Wagen mit Geräthschaften bereit für die schnelle Wiederherstellung etwa zerstörter Gleise. Kranken-Tragbahren sind auf allen Bahnhöfen vorhanden; auf den Stationen Borsum, Braunschweig, Harzburg, Helmstedt, Holzminden, Jerrheim, Kreienzen und Wolfenbüttel außerdem noch besondere Kranken-Transportkörbe resp. Sahrstühle.

Privatdepeschen müssen auf allen Stationen, die für solche überhaupt zugelassen sind, zu jeder Zeit, wo die Apparate des Betriebes wegen bedient sind, zur Beförderung angenommen werden, soweit dies nach den allgemeinen Bestimmungen geschehen darf. Als solche kommen hier in Betracht:

1. Das Reglement über die Benutzung der innerhalb des Deutschen Reichs-Telegraphen-Gebietes gelegenen Eisenbahn-Telegraphen zur Beförderung von Telegrammen, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, d. d. Berlin, den 7. März 1876;
2. die Verordnung, betr. die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen, d. d. Berlin, den 2. Juni 1877;
3. die Telegraphen-Ordnung für das Deutsche Reich vom 15. Juni 1891.

Die Benutzung des Bahn-Telegraphen zur Aufgabe von Privat- und Staatsdepeschen steht auf denjenigen Stationen-Orten, wo sich kein Reichs-Telegraphen-Amt befindet, Jedermann, dagegen auf solchen Stationen, wo sich im Orte ein Reichs-Telegraphen-Amt befindet, nur solchen Personen zu, die mit den Zügen ankommen, abreisen oder durchfahren.

Hat das betr. Reichs-Telegraphen-Amt des Ortes nur beschränkten Dienst, so kann zu denjenigen Stunden, in denen dasselbe geschlossen, die Eisenbahn-Telegraphen-Station dagegen geöffnet ist, ebenfalls Jedermann den Bahn-telegraphen benutzen.

Die Entscheidung über die Zulässigkeit des Inhalts von Telegrammen bei Bahnstationen steht in II. Instanz der vorgesetzten Verkehrs-Inspektion bezw. der Königl. Eisenbahn-Direktion, und in letzter Instanz dem Preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten zu. —

Die Aufbewahrung von Handgepäck geschieht auf den Stationen mit größerem Reiseverkehr unter bahnamtlicher Haftung; als solche Stationen sind in Braunschweig bestimmt: Braunschweig, Helmstedt, Wolfenbüttel, Harzburg, Kreienzen, Solzminde.

Auf den übrigen Stationen und Haltestellen geschieht die Aufbewahrung durch hierzu bestimmte Bahnbedienstete unter eigener Haftung.

Sundbüreaus für alle im Bereich der Bahnverwaltung verlorenen bezw. gefundenen Gegenstände bestehen in Magdeburg und Hannover je für den Bezirk der dortigen Eisenbahn-Direktionen, während die zum Direktionsbezirk Cassel gehörigen Strecken mit der Direktion Frankfurt a. M. ein gemeinschaftliches Sundbüreau an letzterem Orte haben. *) Dasselbst werden die abgelieferten Sachen $\frac{1}{4}$ Jahr lang zur Verfügung der sich etwa meldenden Eigenthümer aufbewahrt und nach Ablauf dieser Frist öffentlich meistbietend versteigert. Der Erlös wird — unter Wahrung des gesetzlichen Anspruchs der Eigenthümer auf Auszahlung — zum Besten der für die Angestellten der Bahn bezw. deren Hinterbliebene bestehenden Wohlfahrts-Einrichtungen verwendet.

Derartige Wohlfahrts-Einrichtungen für Arbeiter bei den Preuß. Staatsbahnen bestehen hauptsächlich in Folgenden:

1. Die Betriebs-Krankenkassen. Von solchen sind im Jahre 1895 unter Zusammenfassung der früher bestandenen kleineren Einzelkassen für jeden Direktionsbezirk je eine gebildet für alle demselben angehörigen, dauernd beschäftigten Arbeiter und die auf Kündigung oder außerordentlich angestellten Beamten, deren Dienstlohn 2000 Mk. nicht übersteigt. **)

Für Braunschweig kommen also die Betriebs-Krankenkassen in Magdeburg, Cassel und Hannover in Betracht. Dieselben gewähren ihren Mitgliedern ärztliche Hilfe, Arznei, Krankengeld und Sterbegeld, und zwar gehen die Leistungen der Kassen erheblich über die im Reichsgesetz vom 15. Juni 1883 bezw. vom 10. April 1892 vorgeschriebenen hinaus. Der Kassenbeitrag beträgt 3 % des Arbeits-Verdienstes der Versicherten, wovon letztere $\frac{2}{3}$ und die Bahnverwaltung $\frac{1}{3}$ zu zahlen haben. Die Kassen-Verwaltung geschieht durch einen Vorstand von 7 Personen, von denen 6 durch die Kassen-Mitglieder gewählt werden und 1 von der Königl. Eisenbahn-Direktion ernannt wird.

2. Die Arbeiter-Pensionskasse umfaßt sämtliche Arbeiter der ganzen Preuß. Staatsbahn-Verwaltung, die der Invaliditäts- und Alters-Versicherungspflicht unterliegen nach dem Reichsgesetz vom 22. Juni 1889. Dieselbe zerfällt in 2 Abtheilungen mit selbstständiger Vermögens-Verwaltung:

Abth. A. erfüllt alle Aufgaben einer nach dem Invaliditäts- und Alters-Versicherungsgesetz errichteten Versicherungs-Anstalt; ihr Vermögen beläuft sich schon auf ca. 22 Millionen Mk.

Abth. B. bezweckt eine noch über die reichsgesetzliche Fürsorge hinausgehende besondere Fürsorge für alle mindestens 1 Jahr bei der Bahn

*) Ein Central-Sundbüreau für die gesamten Preuß. Staatsbahnen ist in Berlin eingerichtet, wohin besonders werthvolle und nicht veräußerbare Sundsachen abgeliefert werden.

**) Freiwilliger Beitritt ist auch anderen Angestellten gestattet.

beschäftigten Arbeiter durch Gewährung von Zusatzrente, Wittwen- und Waisengeld, Sterbegeld und event. auch außerordentliche Unterstützungen.

Das Vermögen dieser Abtheilung beträgt gegenwärtig schon über 47 Millionen Mk.

Die Central-Verwaltung der Pensionskasse befindet sich in Berlin und wird von einem aus 8 gewählten Mitgliedern und 1 von der Staatsbahn-Verwaltung ernannten Vorsitzenden gebildeten Vorstande geleitet. Für jeden Direktionsbezirk besteht aber ein besonderer Bezirks-Ausschuß, dessen Leitung dem Vorstande der Betriebs-Krankenkasse mitübertragen ist.

Zu der Pensionskasse werden von der Staatsbahn-Verwaltung gleich hohe Beiträge geleistet wie von den einzelnen Mitgliedern.

3. Die Unfall-Versicherung der Arbeiter auf Grund der Reichsgesetze von 1884/85 bezw. 1887, deren Kosten von der Staatsbahn-Verwaltung allein getragen werden. Endlich besteht noch
4. Eine Sterbekasse für Arbeiter und Beamte im Direktionsbezirk Magdeburg einschließlich der denselben vor der Neuorganisation von 1895 zugehörigen Strecken, welche die Versicherung eines höheren Sterbegeldes durch monatliche Beiträge je nach Höhe der versicherten Summe (Höchstbetrag 600 Mk.) bezweckt.

Die Fürsorge für die Bahnbeamten und deren Familien-Angehörige ist durch die allgemeinen Preussischen Beamten-Pensionsgesetze, die Wittwen- und Waisengeld- sowie Unfallfürsorge-Gesetze, durch die Vorschriften über die Fortgewährung des Dienst Einkommens in Krankheitsfällen und durch die Einrichtung eines bahnärztlichen Dienstes auf Kosten der Verwaltung geregelt.

Zur Beförderung der Sparsamkeit unter den Beamten und Arbeitern sind sämtliche Staatsbahnstrecken in bestimmte Spar-Bezirke eingetheilt, für welche je eine Bezirkskasse als Sammelstelle fungirt. Alle Bahnkassen und Dienststellen besorgen den Verkauf von Sparmarken und Sparkarten für eine bestimmte staatliche oder kommunale Sparkasse und liefern die eingehenden Beträge an die Bezirkskasse ab zur Weitergabe an die betr. Sparkasse. Die Beförderung der Gelder, Marken etc. geschieht kostenlos wie die ganze Vermittlung.*)

Für die Besorgung und Abwicklung des Verkehrsdienstes ist in erster Linie maßgebend die „deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung“ vom 1. Januar 1900 und die auf Grund derselben aufgestellten Tarife. Letztere sind jetzt in ihren allgemeinen Bestimmungen gleichlautend für alle Eisenbahnen Deutschlands und am 1. Januar 1900 in neuer Ausgabe erschienen:

1. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif incl. Beförderung von Leichen.
2. Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren.

Beide in 2 Theilen, von denen Theil I die allgemeinen Bestimmungen der Verkehrsordnung enthält, nebst den für alle Bahnen des deutschen Eisenbahn-Vereins geltenden allgemeinen Zusatzbestimmungen;

Theil II, die besonderen Bestimmungen jedes Bezirkes und die Preistafeln.

*) Diese Einrichtung hat sich nicht bewährt und wird wegen zu geringer Benützung demnächst aufgehoben werden.

3. Der deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif; desselben Theil I zerfällt wieder in 2 Abtheilungen, und zwar enthält

Abth. A. die allgemeinen Bestimmungen für den Güter-Verkehr aus der Verkehrsordnung nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen;

Abth. B. die allgemeinen Tarif-Vorschriften nebst Güter-Klassifikation und Nebengebühren-Tarif.

Theil II enthält die besonderen Bestimmungen und wird für jeden einzelnen Verkehr besonders herausgegeben.

Die Normal-Transport-Gebühren auf den Preussischen Staatsbahnen sind gegenwärtig folgende:

A. Für Personen und Reisegepäck.

	Für die Person und das Kilometer in Pfennig							Gepäckfracht für 10 Kgr. und 1 Kilm. in Pfennig
	In Schnellzügen			In Personenzügen				
	Wagenklassen							
	I	II	III	I	II	III	IV	
Normalsätze	9,0	6,67	4,67	8,0	6,0	4,0	2,0	0,5

Bei Rückfahrkarten der ersten 3 Wagenklassen mit 45tägiger Gültigkeit wird 25 % Preisermäßigung gewährt.

Auf eine einfache Fahrkarte und auf eine gewöhnliche Rückfahrkarte der ersten drei Wagenklassen 25 Kgr. Gepäckfreigewicht.

Militär-Personen und Kadetten werden nach einem besonderen Militär-Tarif zu wesentlich ermäßigten Sätzen befördert. Außerdem werden noch folgende allgemeine Fahrpreisermäßigungen gewährt:

1. Für Kinder unter 10 Jahren;
2. „ Inhaber von Zeit- (Monats-) Karten;
3. „ Schüler zum Schulbesuch und zum Besuch von Schwimm-Anstalten;
4. „ Arbeiter- (Wochen-) Karten;
5. „ Gesellschaften von über 30 Personen;
6. „ Akademische Ausflüge;
7. „ Schulfahrten und Serien-Kolonien;
8. „ Mittellose Kranke zum Besuch von Kliniken und Kuranstalten, für Blinde, Taubstumme und Waisen;
9. „ Vereine und Genossenschaften, die sich statutenmäßig in Ausübung freier Liebesthätigkeit der öffentlichen Krankenpflege widmen, bezgl. dem Vorstande und dem Pflegepersonal der Magdalenenstifte.

Diese Preisermäßigungen werden nur für die ersten 3 Wagenklassen oder nur für die II. und III. Klasse gewährt.

Für Reisen in IV. Klasse wird nur bei größeren Transporten Preisnachlaß gewährt, wenn öffentliche Interessen in Frage stehen, wie bei landwirthschaftlichen Arbeitern und Auswanderern. Ueber die Höhe der Ermäßigung und die Bedingungen der Gewährung enthalten die Tarife das Nähere.

Eine Ermäßigung der Normaltarifen findet auch statt bei den zur Ausgabe gelangenden Rundreise- und Sommerkarten, den zusammenstellbaren Fahrscheineheften und den eintägigen Sonntagskarten. Eine weitere ausnahmsweise Fahrpreis-Ermäßigung besteht noch für die zum Direktionsbezirk Magdeburg gehörigen früheren Strecken der Braunschweig'schen Eisenbahn, indem hier Fahrkarten für ganze Wagen-Abtheile zum einfachen Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt (Coupe-Billets) ausgegeben werden.*)

Auf allen Stationen und Haltestellen ist ein Verzeichniß sämtlicher dort käuflichen gewöhnlichen Fahrkarten in der Nähe des Schalters öffentlich angeschlagen. (Stations-Tarif.)

B. Für Leichen.

Für die Beförderung einer Leiche:

mit Personenzügen 40 Pf. } für das Kilometer,
mit Schnellzügen 60 „ }

in beiden Sätzen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 Mark für den Wagen.

*) Diese Fahrkarten, wie auch alle festen Rundreise- und Sommerkarten kommen vom 1. October 1901 in Wegfall.

C. Für lebende Thiere.*)

- a) Für die Beförderung von Pferden in Stallungswagen als Streckenfak für das Kilometer:
- | | | |
|--|------|-----|
| für 1 Stück | 0,50 | Mk. |
| „ 2 in einem Wagen verladene Stücke | 0,40 | „ |
| „ 3 „ „ „ | 0,50 | „ |
| „ jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück | 0,10 | „ |
- unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 Mark für das Stück.
- b) Für die Beförderung einzelner Thiere, sowie für die eine ganze Wagenladung überschneidenden Stücke in gewöhnlichen Wagen als Streckenfak für das Kilometer:
- | | | |
|---|------|-----|
| für Pferde, auch Ponies, jedoch ausschließlich Sohlen für 1 Stück | 0,20 | Mk. |
| „ jedes weitere Stück | 0,05 | „ |
- als Abfertigungsgebühr
- | | | |
|-------------------------------------|------|-----|
| für die ersten 4 Stück je | 1 | Mk. |
| „ jedes weitere Stück | 0,80 | „ |
- für sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Sohlen u. s. w.)
- | | | |
|---------------------------------------|------|-----|
| als Streckenfak für 1 Stück | 0,10 | Mk. |
| für jedes weitere Stück | 0,03 | „ |
| als Abfertigungsgebühr | 0,60 | „ |
- für jedes Stück,
- für Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schafe, Ziegen und Hunde:
- | | | |
|--|------|---|
| als Streckenfak für die ersten 10 Stück je | 0,02 | „ |
| für jedes weitere Stück | 0,01 | „ |
| als Abfertigungsgebühr | 0,20 | „ |
- für jedes Stück,
- für Serkel, Lämmer, Sacklein und sonstige kleine Thiere (das Stück nicht über 35 kg. schwer)
- | | | |
|---|-------|-----|
| als Streckenfak für 1 Stück | 0,02 | Mk. |
| für jedes weitere Stück bis zu 10 Stück | 0,005 | „ |
| „ je weitere 5 Stück | 0,015 | „ |
| als Abfertigungsgebühr bis zu 10 Stück je | 0,10 | „ |
| für je angefangene weitere 5 Stück | 0,50 | „ |
- c) Für die Beförderung von Thieren in Wagenladungen für das Quadratmeter Ladefläche (Fläche des Wagenbodens) und für das Kilometer:
- | | | |
|---|--------|-----|
| für Pferde, auch Ponies, jedoch ausschließlich Sohlen | 0,03 | Mk. |
| „ sonstiges Vieh bei Entfernungen bis 100 km. | 0,02 | „ |
| von 101 „ 200 „ Anstoß von | 0,0175 | „ |
| „ 201 „ 300 „ „ „ | 0,015 | „ |
| „ jedes weitere Kilometer Anstoß von | 0,01 | „ |
- Für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden werden die vorstehenden Sätze um $33\frac{1}{3}\%$ erhöht.
- Die Abfertigungsgebühr beträgt 0,40 Mk. für das Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens.

D. Für Fahrzeuge.

Für die Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkrähen und Eisenbahn-Schneepflügen, wenn sie auf eigenen Rädern laufen beladen oder unbeladen, 7 Pf. für die Achse und das Kilometer, unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 Mark für die Achse; wenn sie auf Wagen der Absender befördert werden, die selbst Frachtgegenstand sind, also nicht zurückkehren, unbeladen 10 Pf. für die Achse der benutzten Eisenbahnwagen oder Trucks und das Kilometer unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 Mk. für die Achse.

Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfswagen, auf eigenen Rädern laufend oder auf Eisenbahnwagen verladen, Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkrähe und Eisenbahn-Schneepflüge, auf Eisenbahnwagen der Absender verladen, die nicht als Transportgegenstand aufgegeben, sondern zur Rückbeförderung bestimmt sind, oder auf Wagen der Eisenbahn verladen, sowie Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge, welche bei den Güterabfertigungsstellen aufgeliefert werden, unterliegen der Frachtberechnung zu den Sätzen des Tarifs für Güter. (Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfswagen, welche auf eigenen Rädern laufen, zu $\frac{2}{3}$ des wirklichen Gewichts der Fahrzeuge und der darauf verladenen Achsen und sonstigen Ersatztheile).

Für Eisenbahnfahrzeuge, welche auf Eisenbahnwagen verladen zur Beförderung kommen, sowie für Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge werden bei Aufgabe als Eilgut für Stückgutsendungen die Eilstückgutsätze, für Wagenladungen die Sätze der Allgemeinen Wagenladungsklasse für das Doppelte des nach dieser der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Gewichts erhoben.

Für Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge, welche bei den Gepäckabfertigungsstellen aufgeliefert werden, wird erhoben:

- a) wenn die Fahrzeuge in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, bei Beförderung
- | | | |
|-----------------------------|--------|---|
| mit Personenzügen | 40 Pf. | } für das Kilometer und für den verwendeten Eisenbahnwagen, |
| „ Schnellzüge | 60 Pf. | |
- in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 Mark für den Eisenbahnwagen;
- b) wenn die Fahrzeuge in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, die Gepäckfracht.

*) Für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen besteht auf den östlichen Staatsbahnen (den Strecken der früheren Direktionsbezirke Fromberg, Breslau und Berlin, sowie der früheren Berlin-Anhaltischen, der Halle-Sorau-Guben und Oberlausitzer Eisenbahn) ein niedrigerer Satz von 0,025 Mk. für das Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens und das Kilometer.

E. Für Güter.

Entfernungen	Stückguthklassen				Wagenladungsklassen ^{*)}					
	Eilstückgut		Srachstückgut		Allgemeine		Spezialtarife			
	allgemeine Eilgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	A1	B	A2	I	II	III
Streckenätze für das Tonnenkilometer in Pfennig.										
1 bis 50 Kilm.	22	11	—	—	—	—	—	—	—	—
51 „ 200 „ (anzustoßen an den Satz für 50 Kilm.)	20	10	—	—	—	—	—	—	—	—
201 „ 300 „ (anzustoßen an den Satz für 200 Kilm.)	18	9	—	—	—	—	—	—	—	—
301 „ 400 „ (anzustoßen an den Satz für 300 Kilm.)	16	8	—	—	—	—	—	—	—	—
401 „ 500 „ (anzustoßen an den Satz für 500 Kilm.)	14	7	—	—	—	—	—	—	—	—
über 500 „ (anzustoßen an den Satz für 500 Kilm.)	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—
auf alle Entfernungen	—	—	—	8**)	6,7	6	5	4,5	3,5	—
1 bis 100 Kilm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,6
über 100 „ durchgerechnet .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2
Abfertigungsgebühren für 100 Kgr. in Pfennig.										
1 bis 10 Kilm.	20	10	8	—	—	—	—	—	—	—
11 „ 20 „	22	11	9	—	—	—	—	—	—	—
21 „ 30 „	24	12	10	—	6	6	6	6	—	—
31 „ 40 „	26	13	11	—	—	—	—	—	—	—
41 „ 50 „	28	14	12	—	—	—	—	—	—	—
51 „ 60 „	30	15	12	—	—	—	—	—	—	—
61 „ 70 „	32	16	12	—	—	—	—	—	—	—
71 „ 80 „	34	17	12	—	9	9	9	9	—	—
81 „ 90 „	36	18	12	—	—	—	—	—	—	—
91 „ 100 „	38	19	12	—	—	—	—	—	—	—
über 100 „	40	20	12	—	12	12	12	12	12	—

Für Eilstückgut der allgemeinen Eilgutklasse werden die Sachätze nicht selbstständig, sondern die sich nach den vorstehenden Streckenätzen und Abfertigungsgebühren ergebenden Sachätze der allgemeinen Stückgutklasse im doppelten Betrage berechnet

für Schnellzugstückgut, und zwar auch bei den im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Artikeln, die Sachätze für Eilstückgut der allgemeinen Eilgutklasse nach dem doppelten wirklichen Gewicht,

für Eilgut in Wagenladungen von mindestens 5 oder 10 to die Sachätze der allgemeinen Wagenladungsklassen A1 oder B nach dem Doppelten des der Sachberechnung zu Grunde zu legenden Gewichts, für die im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Artikel in Wagenladungen jedoch nur nach dem einfachen Gewicht,

*) Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden diejenigen Güter befördert, welche der Absender mit einem Sachbrief für einen Wagen als Wagenladung aufgiebt.

Die Güter werden eingetheilt in vier Hauptklassen:

Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B) mit der Nebenkasse A1,
 „ des Spezialtarifs I } mit der Nebenkasse A2,
 „ „ II }
 „ „ III mit der Nebenkasse Spezialtarif II.

Die Güter der Spezialtarife sind aus der Güterklassifikation, Abschnitt b) „Spezialtarife für Wagenladungsgüter“ im Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs zu ersehen; alle daselbst nicht genannten Güter gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse.

Der Sachberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen wird ein Gewicht von mindestens 10000 Kgr. für jeden verwendeten Wagen, der Sachberechnung nach den Sätzen der Nebenkassen ein Gewicht von mindestens 5000 Kgr. für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 10000 Kgr. bzw. 5000 Kgr. beträgt.

Für Sendungen von weniger als 10000 Kgr., aber mehr als 5000 Kgr. wird die Sach für das wirkliche Gewicht nach der Nebenkasse oder für 10000 Kgr. nach der Hauptklasse für jeden verwendeten Wagen berechnet, je nachdem die eine oder andere Berechnung eine billigere Sach ergibt.

**) Ueber 726 Kilm. wie in der allgemeinen Stückgutklasse.

für Schnellzugsgut in Wagenladungen, und zwar auch bei den im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Artikeln, die Sachpreise der allgemeinen Wagenladungsklassen A1 oder B nach dem Vierfachen des der Sachberechnung zu Grunde zu legenden Gewichtes.

Es bestehen indeß für viele Artikel ermäßigte Ausnahme-Tarife entweder allgemein für das ganze Gebiet der Preuß. Staatsbahnen oder nur in einzelnen Verkehrsbeziehungen, wo wirtschaftliche Verhältnisse solches erheischen. Von solchen sind als für den Verkehr des Herzogthums Braunschweig von Wichtigkeit zu erwähnen folgende Ausnahmetarife:

- a) Der Holztarif für Holz, Sägespäne, Holzstoff, Holzwaaren (grobe), Holzzellstoff, Stroh und Strohhoff;
- b) der Rohstofftarif für Düngemittel, Erden, Hartoffeln, Rüben, Torfstreu, Erze, Schlacken etc.;
- c) der Kalktarif für rohe Kalksalze, kalcinirte Düngesalze, concentrirte Kalkdünger;
- d) der Düngerkalktarif für Kalk, Dolomit, Gyps, Kalkerde zum Düngen;
- e) Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien, als ordinäre Pflastersteine und geschlagene Steine, auch gebrannte (Mauer-) Steine, Bruchsteine, Schotter, Kies, Sand etc.;
- f) der Brennstofftarif für Stein- und Braunkohlen, Coaks und Briquets daraus, Torf, Asche etc.;
- g) Ausnahmetarif für Gießerei-Roh Eisen;
- h) Ausnahmetarif für Blei in Blöcken, Stangen, Mülden.

Nach für den Stückgut-Verband werden zum Theil ermäßigte Sachpreise gewährt durch

- a) den Spezialtarif für bestimmte Eilstückgüter, die ihrer leichten Verderblichkeit halber naturgemäß eine schnelle Beförderung erheischen, wie Milch, Butter, Käse, Brot, Honig (Vienen), frische Sische, Obst und einige frische Gemüse;
- b) den Spezialtarif für bestimmte Sachstückgüter von geringem Werthe, die nach den allgemeinen Stückgutpreisen nur in beschränktem Umfange transportfähig sein würden.

Für die richtige Eintheilung aller Güter in die verschiedenen Tarifklassen ist eine besondere Kommission — Die ständige Tarifkommission — eingesetzt aus Vertretern des Handel- und Gewerbestandes einerseits — „Auschuß der Verkehrsinteressenten“, — sowie andererseits aus Vertretern der Deutschen Staats- und Privatbahnen. Die Beschlüsse dieser Kommission bedürfen aber zumeist noch der Genehmigung der jährlich einmal zusammentretenden „General-Konferenz sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen“.

Ueber die Höhe der Tariffsätze haben die Verwaltungsbehörden bezw. der Minister nöthigenfalls nach Anhörung des Landes-Eisenbahnrathe zu befinden, soweit nicht etwa gesetzlich die Zustimmung des Landtags dazu erforderlich ist.

Alle Tarif-Änderungen müssen ordnungsmäßig öffentlich bekannt gemacht werden; Tarifierhöhungen dürfen stets erst 6 Wochen nach erfolgter Bekanntmachung in Kraft treten.

Bei allen Güter-Abfertigungsstellen wird ein „Stationen-Tarif“ geführt, der die ausgerechneten Sachpreise nach allen Orten enthält, mit denen die Station in direktem Verkehr steht. Derselbe kann während der Dienststunden von Jedermann eingesehen werden. Die Dienststunden bei den Güter-Abfertigungsstellen für den Verkehr mit dem Publikum dauern aber — soweit nicht besondere Festsetzungen dieserhalb getroffen sind —

im Sommer von 7—12 Uhr Vorm. und von 2—7 Uhr Nachm.,

„ Winter „ 8—12 „ „ „ 2—7 „ „

Während der Mittagspause erleidet jedoch die parteiseitige Ver- und Entladung von Gütern auf den Freiladegleisen keine Unterbrechung.

An Sonn- und Festtagen werden Sachgüter überhaupt nicht, Eilgut nur zu bestimmten Tagesstunden angenommen und ausgeliefert. Auch Güterzüge werden an diesen Tagen theils gar nicht, theils nur in beschränkter Anzahl gefahren.

Das Verfahren bei der Annahme, Verladung, Beförderung und Auslieferung der Güter richtet sich wesentlich nach den „Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften“, welche vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verband in zwei Theilen: 1. für Personen- und Viehbeförderung und 2. für Güterbeförderung herausgegeben sind.

Dieser im Jahre 1886 errichtete Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Verband umfaßt alle größeren Staats- und Privatbahnen in Deutschland und verfolgt den Zweck, thunlichst überall im innern und gegenseitigen Verkehr der ihm angehörigen Bahnen gleichmäßige Einrichtungen zu treffen. Den gleichen Zweck für den internationalen Verkehr, wenigstens bezüglich des Güter-Verkehrs hat das am 14. October 1890 zu Bern geschlossene Internationale Uebereinkommen über den Frachtverkehr, dem die meisten Staaten des Europäischen Continents beigetreten sind. Dazu ward am 16. Juni 1898 in Paris noch ein Zusatz-Uebereinkommen vereinbart, welches nach allseitiger Ratification am 10. October 1901 in Kraft getreten ist. Gleichzeitig werden dann auch die „gemeinsamen Abfertigungs-Vorschriften“ in Kraft treten, die für den gesammten Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen schon 1900 angenommen worden sind. Endlich ist für den weiteren Ausbau der internationalen Verkehrsbeziehungen ein „internationales Transport-Komitee“ gebildet, welches zunächst „einheitliche Zusatzbestimmungen zum internationalen Frachtübereinkommen“ aufgestellt hat, deren allgemeine Annahme gesichert erscheint.

B. Die Privatbahnen in Braunschweig.

Außer den staatlich betriebenen Eisenbahnen betheiligen sich auch noch 12 Privat Bahnunternehmungen mit längeren und kürzeren Strecken an der Bedienung des Verkehrs im Herzogthum. Unter diesen Privatbahnen ist aber z. B. keine, die als Haupt- und Vollbahn im Sinne der vom Bundesrath am 30. Juni 1892 erlassenen Betriebs-Ordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands betrieben wird. Sie sind vielmehr sämmtlich nur Nebenbahnen oder Kleinbahnen, d. h. sie sind nicht sowohl für den großen, durchgehenden Verkehr bestimmt, sondern dienen hauptsächlich den örtlichen Verkehrsbedürfnissen, und findet daher bei ihnen allen die Bahn-Ordnung für die Neben-Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung, da in Braunschweig ein dem Preussischen Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 analoges Gesetz bisher nicht ergangen ist. Nur durch die Concessionsbedingungen sind hier solchen Bahnen zum Theil Erleichterungen gewährt, die den Bestimmungen jenes Preussischen Gesetzes entsprechen. Eine Unterscheidung nach diesem Gesichtspunkt ist indeß für Braunschweig nicht wohl angängig. Da aber einige von ihnen eine geringere Spurweite als 1,435 m besitzen, so sind sie zweckmäßig einzutheilen in normalspurige und schmalspurige Bahnen.

Die staatliche Aufsicht wird bei beiden Kategorien in Braunschweig gleichmäßig durch das Herzogliche Eisenbahn-Kommissariat ausgeübt, während für die in Preußen gelegenen Strecken dieser Bahnen, soweit sie zu den Nebenbahnen gehören, je besondere Eisenbahn-Kommissare bestellt sind, wogegen bei den als Kleinbahnen concessioirten Unternehmungen die Beaufsichtigung durch die allgemeinen Landespolizeibehörden (Regierungs-Präsidenten) unter Mitwirkung der betheiligten Königl. Eisenbahn-Direktionen geschieht.

Normalspurige Privatbahnen.	Streckenlänge in Braunschweig.	
1. Die Halberstadt-Blankenburger Bahn	23,92	Kilm.
2. „ Braunschweig'sche Landesbahn	62,03	„
3. „ Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn	23,07	„
4. „ Oscherleben-Schöninger Eisenbahn	3,27	„
5. „ Bahn Heudeber-Mattierzoll	6,46	„
6. „ „ Börßum-Hornburg	1,76	„
7. „ „ Duingen-Delligsen	9,00	„
	Sa. 129,51 Kilm.	

Schmalspurige Privatbahnen.		Streckenlänge in Braunschweig.
1. Die Südharzbahn	35,91	Kilm.
2. „ Harzquerbahn (Nordhausen-Wernigerode) .	2,202	„
3. „ Bahn Wernrode-Isasselfelde	9,60	„
4. „ Osteroder Kreisbahn	6,58	„
5. „ Straßenbahn Braunschweig-Wolfenbüttel .	11,85	„
		Sa. 66,147 Kilm.

Die gesammte Länge der z. Z. betriebenen Privatbahnen in Braunschweig für den allgemeinen öffentlichen Verkehr beträgt mithin 195,65 Kilm.

A. Normalspurige Privatbahnen.

1. Die Bahn Halberstadt-Blankenburg-Tanne.

Die Bahn ist Eigenthum der im Jahre 1870 gegründeten Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft, einer Aktien-Gesellschaft, die in Blankenburg ihr rechtliches Domicil hat. Da das Unternehmen ursprünglich auf den Bau einer Bahnverbindung zwischen Halberstadt und Blankenburg beschränkt war, betrug das Grundkapital der Gesellschaft nur 800 000 Thlr. in 2000 Stamm-Aktien und 2000 Prioritäts-Aktien je à 200 Thlr. Außerdem gewährte der Braunschweig'sche Staat der Gesellschaft eine Beihilfe von 250 000 Thlrn. Die Bahn ward am 1. April 1873 dem Betriebe übergeben. Sie hat eine gesammte Länge von 18,8 Kilm., wovon das Stück von Kilm. 11,45 an sich auf Braunschweig'schem Gebiete befindet. Die Bahn hat nur eingleisiges Planum, ward aber zunächst als Vollbahn betrieben. Der Oberbau besteht aus 6,6 m langen Vignolschienen von 34,3 Kilgr. Gewicht per Lfd. Meter, die auf je 7 eichenen und imprägnirten kiefernen Schwellen gelagert sind. Die größte Steigung beträgt 1:100, der größte zulässige Ndruck 7,5 to, während der Radstand nicht beschränkt ist.

Im Jahre 1874 ward die Bahn von Blankenburg bis zu dem am Fuße des Harzes gelegenen Süttenwerk der Aktien-Gesellschaft „Harzer Werke“ in derselben Weise um 3,4 Kilm. verlängert mit einem Kostenaufwande von 182 000 Mk. Betriebseröffnung fand am 5. Juli 1875 statt, zunächst nur als Anschlußbahn für Güterverkehr.

Die Sortführung der Bahn ins Harzgebirge hinein erfolgte erst im Jahre 1884, nachdem der Braunschweig'sche Landtag für diesen Bau eine Staatsbeihilfe von 500 000 Mk. bewilligt hatte, und das Aktienkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von 1 Million Mark Stamm-Aktien und 2 1/2 Millionen 4% Prioritäts-Obligationen erhöht war.

Auch diese Gebirgsbahn ist als Igleisige Vollspurbahn hergestellt. Zur Ueberwindung der 280 und 306 m betragenden Höhenunterschiede ward dabei das Zahnstangensystem des Ingenieurs Abt angewendet. Dieser Zahnstangenbetrieb findet an 11 Stellen statt, auf insgesamt 7,56 Kilm. Länge, wobei die höchste Steigung 1:16,6 beträgt. Der kleinste Kurven-Radius ist 180 m.

Der Oberbau besteht aus breitbasigen Stahlschienen von 7,035 m Länge, die 30 Kgr. per Lfd. Meter wiegen; dieselben sind auf je 8 flußeisernen Schwellen von 40 Kgr. Gewicht verlagert.

Die Betriebseröffnung auf der Gebirgsbahn erfolgte zunächst bis Rübeland am 1. November 1885 und bis Tanne am 15. Oktober 1886. Die Bahn verläßt das Braunschweig'sche Gebiet gleich hinter Rübeland bei Kilom. 15,17 ab Blankenburg und betrifft dasselbe erst wieder bei Kilom. 28,72, sodaß von der ganzen Länge von 27,10 Kilom. auf Braunschweig 13,64 und auf Preußen 13,55 Kilom. entfallen. Der Betrieb geschieht an den steilsten Stellen als Schubbetrieb mit der Lokomotive hinter dem Zuge; der Radstand ist überall unbeschränkt; der größte Ndruck darf nicht über 7 to hinausgehen. Das Lademaß I findet durchgängig Anwendung.

Gegenwärtig hat das Gesamtunternehmen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft nach Herstellung der 6,40 Kilom. langen Strecke Derenburg-Müncheleben im Jahre 1900 als Fortsetzung der bereits 1880 erbauten Nebenbahn Langelheim-Derenburg eine Längen-Ausdehnung von 61,32 Kilom., wovon in Braunschweig 23,92 und in Preußen 37,40 Kilom. gelegen sind.

Das gesammte Aktien-Kapital beträgt z. B. 3400000 Mk., dazu an Prioritäts-Obligationen 4973500 Mk. à 3½ und 4% Verzinsung.

Seit dem Jahre 1877 ist auf allen Strecken der Bahn die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt worden. Das Oberaufsichtsrecht steht der Braunschweig'schen Regierung zu und wird von dem Herzoglichen Eisenbahn-Kommissariat ausgeübt. Als Staatskommissar für die in Preußen gelegenen Theile ist der Präsident der Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg bestellt; auch gehört die Bahn zum Bezirk der Linien-Kommission T. in Magdeburg. —

Der Sitz der Bahndirektion befindet sich in Blankenburg. Hinsichtlich der Unterhaltung ist die Bahn in drei Aufsichts- (Bahnmeister) Bezirke getheilt, und sind die Bahnmeister in Blankenburg, Derenburg und Elbingerode stationirt. Der Telegraphenmeister für die Beaufsichtigung und Instandhaltung der mechanischen Anlagen im ganzen Bahngebiet hat seinen Wohnsitz in Blankenburg. Dasselbst befindet sich auch eine Betriebs-Werkstätte mit 1 Werkmeister, sowie eine Desinfektions-Anstalt für die auf allen Stationen zur Entladung kommenden Viehwagen.

Die Bahn ist in zehntel und ganze Kilom. ab Halberstadt bezw. ab Blankenburg abgetheilt und eingesteint. Innerhalb des Braunschweig'schen Gebiets sind daran folgende Stationen für den öffentlichen Verkehr gelegen:

Station Börnecke	in Kilom. 14,7 ab Halberstadt,
„ Blankenburg	„ „ 18,8,
„ Hütte (Blankenburg-Westend) „ „	22,3,
„ West-Michaelstein	„ „ 24,4,
„ Braunesumpff	„ „ 27,0,
„ Hüttenrode	„ „ 28,7,
„ Rübeland	„ „ 32,3,
„ Tanne	„ „ 49,3.

Alle Stationen sind untereinander durch Telegraphenleitung verbunden und mit Morse-Apparaten versehen.

Nachtdienst findet auf den Strecken der Halberstadt-Blankenburger Bahn nicht statt. Die Zahl der täglich verkehrenden Züge beträgt 10—12 gemischte und 5—6 Güterzüge in jeder Richtung. Dieselben fahren zwischen Halberstadt und Blankenburg mit 30—40 Kilom. Geschwindigkeit, während zwischen Blankenburg und Tanne die Geschwindigkeit auf den

Zahnradstrecken bis 7,5 Kiln. hinuntergeht. Die Personenbeförderung geschieht in 3 Wagenklassen.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 15 Lokomotiven, 32 Personenvagen und 578 Gepäck- und Gütervagen.

Station Börnecke ist Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güterverkehr mit unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen.

Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt.

Bahnhofswirtschaft ist vorhanden.

Die Station ist mit 1 Angestellten und 2 Arbeitern besetzt; der Dienst dauert täglich 10—11 Stunden.

Die Gesamtlänge der Bahnhofsgleise beträgt 310 m.

1 feste Laderampe ist vorhanden.

Die Verkehrs-Frequenz betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	6614	5	—	113	14510
Ankunft:	www	33	—	56	1904

Haupt-Verfand: Kartoffeln, Rüben, Erde, Steine, Bau- und Nutzholz.

Haupt-Empfang: Braun- und Steinkohlen, Baumaterial, Düngemittel.



Stationengebäude auf Bahnhof Blankenburg.

Station
Blankenburg ist Hauptbahnhof und für den Gesamtverkehr eingerichtet. Der Dienst ist unter dem Stations-Vorsteher vereinigt und währt 10—12 Stunden täglich.

Für Privat-Depeschenverkehr besteht voller Tagesdienst.

Im Stationsgebäude findet Restaurationsbetrieb statt, auch sind dort besondere Warteräume für Fürstliche Reisende.

Blankenburg ist Sitz der Verwaltung und Betriebsleitung für die ganze Bahn; daselbst befindet sich eine Betriebs- und eine Wagen-Reparatur-Werkstatt, eine Materialien- und Kohlen-Niederlage und eine Desinfektions-Einrichtung für Viehwagen. In Blankenburg ist auch 1 Bahnmeister und 1 Telegraphenmeister, sowie der größte Theil des Zug- und Lokomotiv-Personals stationirt. Der Gesamtbestand an Eisenbahn-Beamten und Arbeitern beträgt ca. 100 Personen.

Es ist hier 1 Lokomotivschuppen vorhanden, 3 Wasserkrahne und 1 Drehscheibe.

Die Stationsgleise haben eine Längen-Ausdehnung von ca. 3 Rilm. Zur Bedienung des Verkehrs sind vorhanden: 2 feste Laderampen,

1 Gleiswaage,

1 Ladekrahne und

1 Lademaaf.

Güter-An- und Abfuhr geschieht durch ein bahnsseitig bestelltes Fuhrgeschäft.

Private Anschlußgleise bestehen zwei:

1. nach der Siegelei von Schmidt.

2. „ „ „ „ „ Greife.

Der Verkehr belief sich im Jahre 1900 auf:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 132783	122	— 282	1630	— 26409
Ankunft: w w w	332	— 3284	2974	— 37710

Haupt-Verfand: Eisen und Eisenwaaren, Steine, Erden, Holz und Holzstoff, Rüben.

Haupt-Empfang: Bremsstoffe, Getreide- und Mühlenfabrikate, Roheisen, Holz.

Station Hütte ist Haltestelle für Personen- und Wagenladungs-Verkehr mit vereinigt (Blankenburg-West) einigem Dienst, der von 1 Angestellten versehen wird. Gepäck-abfertigung findet nicht statt. Vieh- und Stückgutverkehr ist ausgeschlossen. Die Abfertigung der Gütersendungen, Rechnungslegung etc. geschieht in Blankenburg als Mutterstation. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt; Restauration fehlt.

Es bestehen 3 Gleisanschlüsse nach den Anlagen der Harzer Werke und dem Sandsteinbruch der Gebr. Schönfeld.

Der Verkehr betrug im letzten Jahre:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 1450	—	— —	(Bei Station Blankenburg mit enthalten.)	
Ankunft: —	—	— —		

Station

Wast-Michaelstein ist Zugkreuzungs- und Wechselstation mit 260 m Nebengleisen. Haltestelle lediglich für Personen-Verkehr ohne Gepäckabfertigung. 1 Angestellter. Privat-Depeschenverkehr und Wirthschaftsbetrieb findet nicht statt.

Die Zahl der Abreisenden betrug im Jahre 1900 hier 1681 Personen.

Station

Braunesumpf, Haltestelle für Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen. Gepäckabfertigung findet nicht statt. Vieh- und Sprengstoffe sind ausgeschlossen. Braunesumpf ist zugleich auch Wasserstation. Der Dienst wird von 2 Angestellten versehen. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt, jedoch wird im Bahnhof Restauration betrieben.

Die Stationsgleise haben eine Ausdehnung von 755 m, auch ist ein privater Gleisanschluß vorhanden.

Verkehrsumfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	1427	—	—	—	6210
Zugang:	www	—	—	—	—

Haupt-Versand: Eisenerze.

Station Süttenrode, Haltestelle für den gesamten Personen-, Vieh- und Güterverkehr mit Anschluß von Sprengstoffen und Fahrzeu gen, die von Kopf verladen werden müssen.

Privat-Depeschenverkehr und Bahnhofswirtschaft.

Die Besetzung besteht aus 2 Angestellten und 1 Arbeiter.

Länge der Nebengleise — 436 m.

Der Verkehrsumfang im Jahre 1900 betrug:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	5996	—	1	17	60
Ankunft:	www	—	1	48	310

Haupt-Versand: Holz.

Haupt-Empfang: Bremsmaterialien, Getreide.

Station Rübeland, Bahnhof für den gesamten Verkehr mit unbefchränkten Abfertigungsbefugnissen. Privat-Depeschenverkehr und Bahnhofswirtschaft.

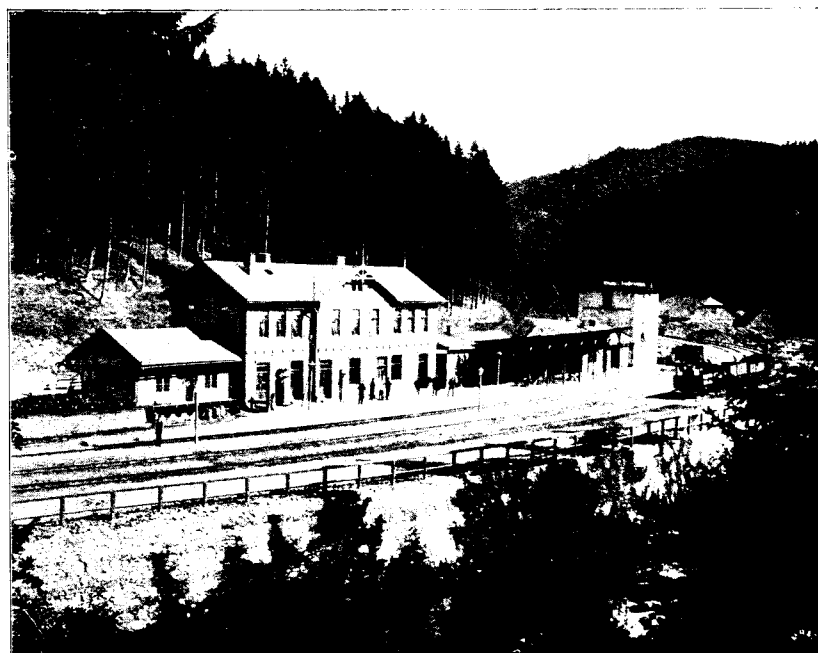
Personalbestand beträgt 14 Köpfe von Angestellten und Arbeitern.

Rübeland ist Wasserstation, hat einen Lokomotivschuppen für 4 Maschinen, sowie 1 Kohlen- und 1 Materialien-Magazin.

Die Station besitzt 748 m Rangir- und Nebengleise und ist versehen mit 1 festen Laderampe und 1 Gleiswaage zu 25 to Höchstgewicht.

Es bestehen hier 6 Privatgleisanschlüsse

1. nach dem Halkwerk Garkenholz auf freier Strecke in Rilm. 30,1 abzweigend und 120 m lang;
2. „ der Verkohlungs-Anstalt der Harzer Werke, 255 m lang;
3. „ dem Saktoreihofe, 157 m lang;
4. „ „ Steinbruch des p. Franke-Rübeland;



Stationengebäude auf Bahnhof Rübeland.

5. nach dem Kalkwerk von Buchholz & Märtens, 1 Kilm. lang; endlich
6. Anschluß der Neunwerker Industriebahn nach den Steinbrüchen der Aktien-Gesellschaft „Diabas“. Diese Anschlußbahn, welche 2,5 Kilm. lang ist, steht seit dem 7. März 1887 in Betrieb und wird von der Halkerstadt-Blankenburger Bahn auf Kosten der Anschlußbesitzer betrieben.

Der Verkehr der Station Rübeland hat im Jahre 1900 betragen:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 50147	—	1	404 —	135747
Ankunft: w w w	2	2	338 —	31177

Haupt-Versand: Kalk und Kalksteine, Pflastersteine, Roheisen und Eisenwaaren, Holz.

Haupt-Empfang: Stein- und Braunkohlen, gebrannte Steine, Düngemittel.

Station Tanne ist gleichfalls Bahnhof für den gesamten Verkehr mit vereinigttem Dienst. Abfertigungsbefugnisse sind nur durch Anschluß der Sprengstoffe beschränkt. Privat-Depechenverkehr ist zugelassen, und Bahnhofswirtschaft vorhanden. Es sind hier 7 Angestellte und Arbeiter im Bahndienst beschäftigt bei 12stündiger Dienstdauer. Abfertigung wird vertragsmäßig für Station Tanne von der Südharzbahn mitbesorgt.

Tanne ist Wasserstation und hat 1 Lokomotiv-Schuppen für zwei Maschinen, sowie 1 Kohlen- und Materialien-Depôt.

Die Nebengleise der Station haben eine Längen-Ausdehnung von 808 m; dieselbe ist ausgerüstet mit 1 festen Holzverladerampe und 1 Gleiswaage zu 25 to Höchstgewicht. Güterschuppen mit dem festen Stationengebäude vereinigt.

Es besteht von hier Gleisanschluß nach Station Tanne der Südharzbahn und durch diese mit dem Hüttenwerk zu Tanne.

Verkehr im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladungs
Abgang:	7458	10	— 13	368	— 1179
Ankunft:	www	—	— 20	213	— 2464,5

Haupt-Versand: Bau- und Nutzholz, Eisenwaaren.

Haupt-Empfang: Brennmaterial, Roheisen, Getreide und Mühlenfabrikate.

Die Halberstadt-Blankenburger Bahn ist Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie des Deutschen Verkehrs-Verbandes und auch berufen an den General-Veranstaltungen der deutschen Eisenbahnen Theil zu nehmen. Auf ihren sämtlichen Strecken findet das internationale Uebereinkommen über den Frachtverkehr Anwendung. Die Verkehrs-Ordnung und der deutsche Eisenbahn-Personen-, Vieh- und Güter-Tarif Theil I haben allgemeine Gültigkeit.

Die Tarife für den Personen-Verkehr entsprechen im Allgemeinen den auf den Preussischen Staatsbahnen geltenden Sätzen, die jedoch auf der Gebirgsstrecke Blankenburg-Tanne um 50% erhöht sind.

Die von der Herzoglichen Regierung 1877 genehmigten Güter-Tarife sind etwas höher wie die Preussischen Staatsbahntarife und wird überdies auf der Strecke Blankenburg-Tanne zu den Abfertigungs-Gebühren durchweg noch ein gleichmäßiger Zuschlag von 25% erhoben.

Besonders ermäßigte Ausnahme-Tarife bestehen für

- a) Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe und Nutzholz;
- b) Kalk zu Düngezwcken;
- c) Wegebaumaterialien;
- d) rohe Steine und Sand;
- e) Gießerei-Roheisen;
- f) Roaks zum Hochofenbetrieb;
- g) gebrannten Kalk zu Bauzwecken von Rübeland und Elbingerode.

Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft ist Mitglied der Privatbahn-Berufsgenossenschaft für Unfallversicherung ihres gesamten Personals. Die Invaliditäts- und Altersversicherung nach Maßgabe des Reichsgesetzes von 1884/85 bezw. 1887 ist ebenfalls auf sämtliche von ihr beschäftigte, im Arbeiterverhältnisse stehende Personen ausgedehnt.

Außerdem bestehen noch an weiteren Wohlfahrts-Einrichtungen:

1. Eine Betriebskrankenkasse, welche dem Personal eine noch über die reichs-gesetzliche hinausgehende Fürsorge in Krankheits- und Sterbefällen gewährt, wobei die Gesellschaft $\frac{1}{3}$ der Beiträge zahlt. —
2. Eine Pensions- und Unterstützungskasse für die Angestellten der Bahn und deren Hinterbliebene, wozu die Gesellschaft Beiträge in gleicher Höhe wie die Mitglieder entrichtet.
3. Eine Stiftungskasse des p. Elzbacher für Wittwen und Waisen von verstorbenen Bediensteten der Bahn.

2. Die Braunschweig'sche Landes-Eisenbahn.

Diese normalspurige Nebenbahn von 82,08 Kiln. Gesammtlänge gehört der gleichnamigen Aktien-Gesellschaft, die in Braunschweig ihren Sitz hat. Das Aktien Kapital beträgt 3650000 Mk., dazu der noch ungetilgte Betrag von drei Prioritäts-Anleihen I.—III. Emission mit 6393000 Mk., sodaß die Gesellschaft z. 5. mit einem Gesammtiell von 10043000 Mk. arbeitet. Gegründet ward dieselbe im Jahre 1885 und erhielt die landesherrliche Concession von der Braunschweig'schen Regierung am 10. Februar 1885, von der Preußischen am 6. April ej. a. auf unbedingte Dauer, jedoch hat letztere sich den Ankauf nach 30 Jahren seit der Betriebseröffnung vorbehalten für den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrags der letzten 3 Jahre.

Die Fertigstellung und Betriebseröffnung erfolgte
auf der Strecke Braunschweig-Derneburg am 18. Juli 1886 für Personen.
„ „ „ „ „ 5. August „ „ Güter.
„ „ „ Hohenweg-Wolfenbüttel „ 4. Oktober „
„ „ „ Derneburg-Bockenem „ 27. Mai 1887,
„ „ „ Bockenem-Gr. Rhuden „ 1. Oktober „
„ „ „ Gr. Rhuden-Seezen „ 1. Mai 1889.

Die Anschlüsse an die Staatsbahn in Seezen und Wolfenbüttel konnten erst am 1. Januar bzw. 20. September 1890 vollendet werden. Die Planumbreite der Igleitigen Bahn beträgt 4,20 m. Der Oberbau besteht aus 7,70 m langen Stahlchienen von 25,8 Kgr. Gewicht per Lfd. Meter, die auf eisernen, theilweise auch auf imprägnirten Holzschwellen verlegt sind. Die stärkste Neigung der Bahn ist 1:70 und 1:80; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 m. Der weiteste Radstand der auf der Bahn verkehrenden Wagen ist 5 m; durch allmälige Verstärkung des Oberbaus ist jetzt fast durchweg ein Raddruck bis 6 to zulässig, auf der Ringbahnstrecke bis 7 to. Als Lademaafß kommt Profil I zur Anwendung.

Die Bahn liegt im Wesentlichen auf Herzoglich Braunschweig'schem Gebiet; auf Preußischem Gebiet tritt sie nur über von Kiln. 38,6—49,1, sodann von 52,8—60,2 und von 61,4—62,7, endlich von 63,2—64,6, sodaß also von der Gesammtlänge nur 20,05 Kiln. auf Preußen und 62,03 Kiln. auf Braunschweig entfallen. An diesen im Herzogthum gelegenen Strecken sind 22 Stationen zur Bedienung des Verkehrs vorhanden, nämlich

Braunschweig Nordbh.	bei Kiln. 0,0	Immendorf	bei Kiln. 18,5
„ Hamburgerstr.	„ „ 0,6	Barum	„ 21,6
„ Cellerstr.	„ „ 1,7	Seezte	„ 24,6
„ Hildezheimerstr.	„ „ 2,5	Salder	„ 28,4
„ Madamenweg	„ „ 3,6	Lichtenberg	„ 31,3
„ Westbahnhof	„ „ 4,7	Osterlinde Burgdorf	„ 35,0
Geitelde	„ „ 10,3	Nienhagen a. H.	„ 49,6
Thiede	„ „ 12,6	Schlewecke	„ 51,9
Hohenweg	„ „ 15,3	Bornhausen	„ 67,5
Sümmelfe	„ „ 16,8	Seezen	„ 75,2
Wolfenbüttel	„ „ 19,4		

Die Bahn ist daher für den inneren Verkehr des Herzogthums von hervorragender Bedeutung und steht natürlich auch der Herzoglichen Regierung das Oberaufsichtsrecht über

dieselbe zu. Als Kommissar für die in Preußen gelegenen Theile ist der Präsident der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover ernannt.

Militärisch gehört die Bahn zur Linien-Kommission T. (Magdeburg). Der Sitz der Verwaltung und Betriebsleitung befindet sich in Braunschweig. Für die Unterhaltung und Beaufsichtigung ist die Bahn in 3 Bahnmeisterbezirke getheilt, nämlich

1. von Braunschweig bis Wolfenbüttel mit dem Sitz in Braunschweig,
2. „ Hohenweg „ Derneburg „ „ „ „ Seerte,
3. „ Derneburg „ Seesen „ „ „ „ Bockenem.

Die Bahnmeister haben auch die mechanischen (Telegraphen) Anlagen auf den ihnen zugetheilten Strecken mit zu unterhalten.

Eine Betriebswerkstätte befindet sich in Braunschweig Nordbahnhof. Desinfektions-Anstalten für entleerte Viehwagen sind auf dem Nordbahnhof Braunschweig wie auch in Derneburg und Seesen vorhanden.

Der Betrieb geschieht nach der Bahn-Ordnung für die Neben-Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Die Bahn wird täglich von 4 gemischten Zügen in jeder Richtung befahren, zwischen Derneburg und Bockenem von fünf. Außerdem verkehrt noch je 1 Güterzug. Letzterer hat eine Geschwindigkeit von 20 Kilm., die gemischten Züge von 30 Kilm. die Stunde. Nachtdienst findet nicht statt.

An Betriebsmitteln waren Ende 1900 vorhanden:

- 14 Normal-Tenderlokomotiven,
- 24 Personenvagen,
- 560 Gepäck- und Güterwagen.

Von den sämtlichen 27 Stationen und Haltestellen der Bahn liegen 20 in Braunschweig und 7 in Preußen. Dieselben sind durch elektrische Telegraphen untereinander verbunden und mit Morse-Schreibapparaten versehen. Privat-Depeschenverkehr findet auf keiner Station statt, auch ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen überall ausgeschlossen.

Station Braun-
schweig Nordbahnhof ist die bedeutendste Station der Bahn mit selbstständiger Güter-
Abfertigung, deren Befugnisse — abgesehen von Sprengstoffen —
keiner Beschränkung unterliegen.

Dienstdauer von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends, im
Stationsdienst nach Maßgabe des Fahrplans auch länger.

Im Stationsgebäude findet Wirtschaftsbetrieb statt.

Braunschweig N. ist Sitz eines Bahnmeisters; daselbst befindet sich eine Betriebs-
und Wagenreparatur-Werkstatt, 1 Materialien- und Kohlen-Magazin, sowie eine
Desinfektions-Anstalt.

Der Personalbestand beträgt 47 Angestellte und 37 Arbeiter.

Der Nordbahnhof dient ferner als Wasserstation, und besitzt einen Lokomotiv-
schuppen für 13 Maschinen nebst Lokomotiv-Drehscheibe. Für den Verkehr ist er aus-
gerüstet mit

- 1 Gleiswaage zu 30 to Höchstgewicht,
- 2 Ladekränen zu 5 und 2½ to Tragkraft,
- 1 festen Laderampe und
- 1 Lademaß.

Die Güter-An- und Abfuhr ist bahnseitig eingerichtet.

Der Verkehr betrug im letzten Jahre:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	11615	73	— 612	55	256
Ankunft:	~~~~	2434	— 25953	208	107

Haupt-Versand: Bier, Conserven, Zucker, Intefabrikate, Maschinentheile.

Haupt-Empfang: Kohlen, Holz, Steine, Rohzucker, Rüben, Getreide, Sutter- und Düngemittel, Rohjute, Cement.

Station Braun-

schweig Westbahnhof ist ebenso wie der Nordbahnhof für den gesamten Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingerichtet, aber mit vereinigttem Dienst. Besonderes Bahnhofsgebäude mit Restaurationsbetrieb.

Die Personalbesetzung besteht aus 9 Angestellten und 8 Arbeitern.

Auch auf diesem Bahnhofs befindet sich ein Wasserkrahn zur Füllung der Lokomotiven, sowie ein Ladekrahn von 2,5 to Tragkraft.

Von hier besteht eine 1,60 Rilm. lange Gleis-Verbindung mit dem Güterbahnhof der Staatsbahn, wohin täglich 4—5 Ueberführungszüge durch die Privatbahn gefahren werden. Die Güter-An- und Abfuhr ist bahnseitig organisiert.

Der Verkehr betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	53825	29	— 100	54	336
Ankunft:	~~~~	108	— 134	90	812

Haupt-Versand: Bier, Conserven, Zucker, Öl, Mehl und Suttermittel.

Haupt-Empfang: Kohlen, Holz, Steine, Getreide, Rüben, Sutter- und Düngemittel, Eisen.

Zwischen den vorstehend beschriebenen beiden Hauptbahnhöfen für die Stadt Braunschweig sind aber an der Verbindungsstrecke zwischen beiden — der sog. Ringbahn — zur Bequemlichkeit des Publikums noch weitere 4 Haltestellen eingerichtet, nämlich:

1. An der Hamburger Straße eine Güter-Haltestelle lediglich für Wagenladungs-Verkehr. Dieselbe ist unbesezt und wird der Dienst daselbst vom Zugpersonal ausgeführt.
2. An der Cellerstraße: Haltestelle für Personen-Verkehr, wie auch für den Güter-Verkehr in Wagenladungen. Die Abfertigung wird von 2 Angestellten besorgt, jedoch gehört die Haltestelle hinsichtlich der Kassen- und Rechnungsgeschäfte zum Westbahnhof als Mutterstation.
3. Am Madamenweg ist ebenfalls nur eine unbesezte Haltestelle für Wagenladungs-Verkehr ausschließlich.
4. An der Hildeheimerstraße; diese gleichfalls nur für Güter-Verkehr in Wagenladungen bestimmte Haltestelle wird erst Ende 1901 in Betrieb kommen.

Der Verkehr dieser 4 Haltestellen ist unter den Angaben für den Nordbahnhof und Westbahnhof als Mutterstationen mit enthalten.

Privat-Anschlußgleise bestehen auf dem Nordbahnhof: 14,
 „ „ Westbahnhof: 5,
 außerdem an der Ringbahnlinie: 4,
 zusammen 23 Anschlüsse.

Station Weitelde, Haltestelle lediglich für Personen-Verkehr; der Dienst wird vom Zugpersonal versehen und von der folgenden Station Thiede als Mutterstation controlirt.

Zahl der von hier abgefertigten Reisenden im letzten Jahre: 8628.

Station Thiede, Bahnhof für Personen-, Vieh- und Güter-Verkehr mit vereinigttem Dienst und unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen (ausgeschlossen nur Sprengstoffe). Bahnhofswirtschaft ist vorhanden. Das Personal besteht aus 3 Angestellten und 3 Arbeitern. Thiede ist zugleich Wasserstation und besitzt drei Privatgleis-Anschlüsse nach a) der Zuckerfabrik, b) der Röver'schen Siegelei und c) dem Kalisalz-Bergwerk Thiederhall.

Verkehrsumfang des letzten Jahres:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	21967	90	— 2388	30400	
Ankunft:	~	55	— 213	67407	

Haupt-Versand: Zucker und Melasse, Salz und Düngesalz.

Haupt-Empfang: Kohlen, Steine, Dünge- und Suttermittel.

Station Hoheweg, Haltestelle für den Gesamtverkehr mit vereinigttem Dienst, der von 2 Angestellten besorgt wird.
 Bahnhofswirtschaft ist vorhanden.

Der Verkehr betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	5048	6	— —	453	
Ankunft:	~	2	— 180	5940	

Haupt-Versand: Steine.

Haupt-Empfang: Brennmaterial, Steine.

Station Sömmelse ist eine nur für Personen-Verkehr eingerichtete Haltestelle, die der Station Wolfenbüttel als Mutterstation untersteht. Die Haltestelle ist unbesezt; die Personen-Abfertigung daselbst geschieht durch den Zugführer. Die Zahl der hier abfahrenden Reisenden betrug im letzten Jahre: 8560 Personen.

Station

Wolfenbüttel, Bahnhof für den Gesamtverkehr mit vereinigttem Dienst und unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen (excl. Sprengstoffe). Die Besetzung besteht aus 5 Angestellten und 2 Arbeitern; Restaurationsbetrieb im Bahnhofsgebäude.

Wolfenbüttel ist Lokomotivstation und mit dem Staatsbahnhof durch einen 0,32 km. langen Gleis-Anschluß verbunden. Die Ueberführung der Güter wird seitens der Staatsbahn dreimal täglich bewirkt.

Der Verkehrs-Umfang betrug im letzten Jahre:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	30081	58	— 9	1465	
Ankunft:	~~~~	143	— 242	4251	

Haupt-Versand: Steine.

Haupt-Empfang: Kohlen, Holz.

Station Immendorf, Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güter-Verkehr (excl. Sprengstoffe). Bahnhofswirtschaft vorhanden.

Der Dienst wird durch 2 Angestellte versehen.

1 Privat-Gleisanschluß nach der Zuckerfabrik.

Verkehr von 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	17675	108	— 311	3885	
Ankunft:	~~~~	17	— 64	13882	

Haupt-Versand: Zucker, Getreide, Schnitzel.

Haupt-Empfang: Kohlen, Steine, Sutter- und Düngemittel.

Station Barum, Haltestelle für vollen Verkehr, ist mit 2 Angestellten besetzt. Restaurationsbetrieb im Stationsgebäude.

1 Privat-Gleisanschluß nach der Zuckerfabrik.

Verkehrs-Umfang des letzten Jahres:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	20575	176	— 957	6420	
Ankunft:	~~~~	67	— 589	24155	

Haupt-Versand: Zucker, Getreide, Osmosewasser.

Haupt-Empfang: Kohlen, Steine, Dünge- und Suttermittel.

Station Seerte, Haltestelle ebenfalls für den vollen Verkehr, ist nur mit 1 Angestellten besetzt. Restauration vorhanden. Die Station ist mit 1 Brunnen- und Wasserkrahn ausgerüstet, so daß die Lokomotiven hier Wasser nehmen können.

Der Verkehr betrug im letzten Jahre:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	12408	101	— 110		1069
Ankunft:	~~~~	41	— 674		2717

Haupt-Versand: Cement, Conserven, Getreide, Holz.

Haupt-Empfang: Kohlen, Steine, Düngemittel.

Station Salder, Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güterverkehr. Besetzung besteht aus 2 Angestellten und 1 Arbeiter. Bahnhofswirtschaft vorhanden.

Die Station ist mit 1 festen Laderampe ausgerüstet, und besitzt 2 Privat-Gleisanschlüsse nach der Cementfabrik und für die Getreidehandlung Lattmann daselbst.

Verkehr des letzten Jahres:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	14341	244	— 2039		19739
Ankunft:	~~~~	102	— 2458		11440

Haupt-Versand: Cement, Getreide.

Haupt-Empfang: Kohlen, Dünge- und Sutmittel.

Station Lichtenberg, Haltestelle, die ebenfalls für Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingerichtet ist, auch findet im Stationsgebäude Wirthschaftsbetrieb statt.

Der gesammte Dienst wird von 1 Angestellten versehen mit Hülfe des Zugpersonals.

Verkehrs-Umfang des letzten Jahres:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	12113	110	— 254		932
Ankunft:	~~~~	34	— —		1074

Haupt-Versand: Rüben, Getreide.

Haupt-Empfang: Kohlen, Steine.

Station Oster-

linde-Burgdorf, Haltestelle für den vollen Verkehr. Bahnhof-Restoration vorhanden.

Besetzt ist die Station mit 3 Angestellten und 1 Arbeiter.

Dieselbe ist zum Wassernehmen für die Maschinen mit Brunnen und Wasserkrahn versehen.

Private Gleisanschlüsse bestehen drei:

nach der Zuckerfabrik Burgdorf,

„ den Söhlde Freidewerken,

„ dem Getreide-Speicher von Brandes & Minne.

Der Verkehr im Jahre 1900 betrug:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	10717	544	— 801	12782	
Ankunft:	www	70	— 514	22709	

Haupt-Versand: Zucker, Melasse, Kreide, Getreide.

Haupt-Empfang: Kohlen, Steine, Rüben, Düng- und Sutmittel.

Station

Nienhagen a. N. ist Haltestelle, die nur für Personen- und Güterverkehr dient. Letzterer ist noch insofern beschränkt, als die ankommenden Sendungen frankirt sein müssen. Bahnhofswirtschaft ist vorhanden.

Der Dienst wird von 1 Angestellten mit Hilfe des Zugpersonals versehen.

1 Privat-Gleisanschluß nach der Uller'schen Dampfziegelei.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	3454	—	—	7117	
Ankunft:	www	—	—	1002	

Haupt-Versand: Gebrannte Steine, Cement, Rüben.

Haupt-Empfang: Kohlen.

Station Schlewecke, Haltestelle für den vollen Verkehr mit den allgem. Ausnahmen. Restaurationsbetrieb im Stationsgebäude.

1 Angestellter besorgt den ganzen Dienst auf der Station mit Hilfe des Zugpersonals.

Verkehrs-Umfang 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	8703	103	— 97	1332	
Ankunft:	www	42	— 12	958	

Haupt-Versand: Cement, Rüben.

Haupt-Empfang: Kohlen.

Station Bornhausen, Haltestelle mit vollem Verkehr. Bahnhofswirtschaft vorhanden. 1 Angestellter.

Verkehrs-Umfang des letzten Jahres:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladung
Abgang:	6575	1	— 100	10305	
Ankunft:	www	1	— 152	4997	

Haupt-Versand: Sand, Rüben, Holz.

Haupt-Empfang: Kohlen, Düng- und Sutmittel.

Station Seesen. Bahnhof für den gesamten Verkehr (excl. Sprengstoffe) mit vereinigttem Dienst. Festes Bahnhofsgebäude mit Restaurantbetrieb. Die Personalbesetzung besteht aus 7 Angestellten und 6 Arbeitern.

Seesen ist Wasserstation für die Maschinen und mit 1 Lokomotiv-Schuppen und Drehscheibe sowie mit einer festen Laderampe versehen. Auch befindet sich daselbst 1 Kohlen- und 1 Materialien-Depôt, sowie eine Desinfektionsanstalt für entleerte Viehwagen. Von hier Gleisanschluß nach dem Staatsbahnhof, 0,81 Kilm. lang. Die Ueberführung der Güter dorthin findet 3 mal täglich durch die Privatbahn statt.

Der Verkehrs-Umfang des letzten Jahres betrug:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	31 807	25	— 1973	5903	
Ankunft:	~~~~~	61	— 376	6582	

Haupt-Versand: Holz, Konserven.

Haupt-Empfang: Kohlen, Holz, Eisenwaaren, Düngemittel.

Die Dauer des Abfertigungsdienstes auf sämtlichen Stationen der Braunschweig'schen Landesbahn, soweit sie dauernd besetzt sind, währt von Morgens 7 Uhr bis Abends 7 Uhr.

Das Tarif-Schema der Bahn entspricht dem der Staatsbahnen und enthält auch annähernd dieselben Taxen, jedoch existirt noch ein besonders ermäßigter Ausnahmetarif für Stückgut und Ladungen unter 10 to und ein eben solcher für Ladungen von 10 to und darüber.

Die Personenbeförderung findet nur in 2 Wagenklassen statt.

Ein besonderes Sundbüro für die im Bereiche der Bahn verlorenen Sachen ist in Braunschweig N. eingerichtet.

Die Landesbahn gehört zum Verein Deutscher Eisenbahnen sowie zum Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande und nimmt Theil an den General-Versammlungen Deutscher Eisenbahnen. Auch findet das internationale Frachtübereinkommen auf den Verkehr aller ihrer Stationen Anwendung.

An Wohlfahrts-Einrichtungen bestehen:

Eine Beamten-Pensions-Wittwen- und Waisenkasse mit einem Kapitalbestand von 136 322 Mk.

Eine eben solche Kasse für ständige Arbeiter mit einem Kapitalbestand von 17 084 Mk.

Eine Betriebs-Krankenkasse für die Arbeiter nach dem Gesetze vom 15. Juni 1883, deren Kassenbestand z. Z. rund 7000 Mk. beträgt.

Außerdem ist sämtliches Personal gegen Betriebs-Unfälle bei der Privatbahn-Berufsgenossenschaft versichert nach Maßgabe des Gesetzes vom 6. Juli 1884. —

3. Die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Diese normalspurige Nebenbahn ist als solche von der Braunschweig'schen Regierung am 16. September 1898, von der Preussischen am 6. August des nämlichen Jahres der „Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft A.-G.“ in Eschershausen concessionirt. Die

Concessionsdauer ist zwar nicht beschränkt, jedoch hat sich Preußen darin das Recht vorbehalten, den im Lande gelegenen Theil der Bahn nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren seit der Betriebseröffnung nach mindestens 1 Jahr vorher zu bewirkender Ankündigung eigenthümlich durch Kauf zu erwerben. Die ganze Bahn hat eine Länge von 32,67 Kilm., davon in Braunschweig 23,07 Kilm., in Preußen 9,60 Kilm.

Das Aktien-Kapital der Gesellschaft beträgt 3055000 Mk., wovon sich 2 Millionen im Besitz der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin befinden. Dazu kommt ein Kostenzuschuß des Braunschweig'schen Staates von 405000 Mk., so daß das gesammte Baukapital sich auf 3460000 Mk. beläuft.

Die Bahn ist eingleisig hergestellt; der Oberbau besteht aus flußeisernen Vignolschienen auf hölzernen (imprägnirten) Querschwellen. Der kleinste Krümmungsradius ist = 200 m, die größte Neigung 1 : 60 (= 16,6 %). Der größte zulässige Radstand beträgt 4,75 m, der größte Raddruck = 7 to. Als Ladeprofil kommt überall das Lademaß 1 zur Anwendung. Die Ausführung geschah durch die Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft von Vering & Wächter in Berlin, die auch den Betrieb vertraglich übernommen hat. Der Sitz der Betriebsleitung befindet sich in Bodenverder-Linse. Die Betriebs-Eröffnung geschah am 9. October 1900.

Die staatliche Obergewalt steht der Braunschweig'schen Regierung zu und wird durch das Herzogliche Eisenbahn-Kommissariat ausgeübt. Als Kommissar für den Preussischen Theil fungirt der Präsident der königlichen Eisenbahn-Direktion Hannover. Militärisch gehört die Bahn zur Linien-Kommission D. (Cassel). Die Bewachung und Unterhaltung der ganzen Linie ist einem Bahnmeister übertragen, der in Bodenverder-Linse stationirt ist. Derselbe hat gleichzeitig auch die mechanischen Anlagen mit zu unterhalten. Eine Betriebswerkstätte befindet sich ebenfalls in Bodenverder-Linse.

Der Betrieb erfolgt nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. Es verkehren z. B. vier durchgehende gemischte Züge in jeder Richtung und zwischen Vornwohle und Eschershausen fünf, mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilm. Dieselben führen nur Personenwagen II. und III. Kl. An sonstigen Betriebsmitteln sind 5 Lokomotiven, 8 bedeckte und 40 offene Güterwagen vorhanden, welche letztere in den Wagenpark der Königl. Eisenbahndirektion Hannover eingereiht sind.

Desinfektionsanstalten für entleerte Viehwagen sind im Bahngelände nicht eingerichtet, derartige Wagen werden vielmehr nach den benachbarten Staatsbahn-Stationen sammeln und freisen geschickt und dort nach entsprechendem Uebereinkommen mit desinficirt. Von den insgesamt vorhandenen 11 Stationen liegen die nachfolgend aufgeführten auf Braunschweig'schem Territorium

1. Vornwohle	in Kilm. 0,00	5. Kirchbrack	in Kilm. 13,6
2. Lenne	„ „ 2,61	6. Bodenverder a. Linse	„ „ 18,0
3. Wickenfen	„ „ 4,7	7. Bodenverder Kemnade	„ „ 18,9
4. Eschershausen	„ „ 6,5	8. Schlen	„ „ 21,8.

Dieselben sind durch elektrische Telegraphen unter einander verbunden und mit Morse-Apparaten ausgerüstet. Privat-Depeschenverkehr findet aber nirgends statt.

Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen.

Station Vornwohle ist Gemeinschaftsstation mit der gleichnamigen Staatsbahnstation, von welcher der gesamte Dienst der Privatbahn vertragsmäßig mitbesorgt wird, sodaß hier besondere Anlagen und Personal nicht vorhanden sind.

Die Abfertigung umfaßt den gesamten Verkehr, der im Jahre 1900 seit der Inbetriebnahme betrug

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	425	9	— 7	0,72	— 105,9
Ankunft:	542	—	— —	5,05	— 180,5

Haupt-Versand: Asphalt.

Haupt-Empfang: Getreide, Mühlenfabrikate.

Station Lenne hat nur Güterverkehr in Ladungen, und ist eigentlich nur Kreuzungs- und Ueberholungsstation. Die Güterladestelle befindet sich an einer 0,90 Kilm. langen Abzweigung von der Station. Dasselbst befindet sich eine feste Rampe für Seitenverladung. Außerdem besteht noch 1 Privat-Anschlußgleis nach der Asphaltfabrik von Saarmann.

Der Dienst wird von einem hier stationirten Wärter versehen. Die Abfertigung der Sendungen geschieht in Vornwohle oder Eschershausen, und es betrug 1900

der Versand: 7767,1 to, hauptsächlich Asphalt,

„ Empfang: 2674 to Kohlen, Theeröle, Rohasphalt.

Station Wickenfen: Haltestelle für den Gesamtverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen und schweren Fahrzeu gen. Restauration im Stationsgebäude nicht vorhanden. 1 Angestellter zur Wahrnehmung der Dienstvorrichtungen mit Hilfe des Zugpersonals.

Die Frequenz war im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	310	—	— —	1,76	— 1900,9
Ankunft:	www	—	— —	5,52	— 861,1

Haupt-Versand: Rüben.

Haupt-Empfang: Mais, Schnitzel.

Station

Eschershausen, zweitgrößter Bahnhof der Linie, hat vollen Verkehr bei vereinigt em Dienst, mit den allgemein bestehenden Einschränkungen. Restauration im Bahnhofsg ebäude.

Das Personal besteht aus 5 Beamten und Arbeitern.

Eschershausen ist Lokomotiv- und Wasserstation mit 1 Schuppen für 1 Maschine. Kohlen- und Materialien-Lager, sowie feste Rampe für Seiten-Verladung und Lademaß vorhanden.

Privat-Anschlußgleise bestehen

1. nach der Hammoer'schen Asphalt-Fabrik, und
2. „ „ Deutschen „ „

Der Verkehrs-Umfang betrug 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	348	47	— 63	107,3	— 11 668
Ankunft:	306	—	— —	271,6	— 6 036

Haupt-Verfand: Asphalt und Dolomitsteine.

Haupt-Empfang: Rohasphalt, Theeröl, Kohlen.

Station Kirchbrack, Haltestelle nur für Personen- und Güter-Verkehr, ist bloß mit 1 Angestellten besetzt. Restauration fehlt, ebenso Laderampe. 1 Privat-Anschlußgleis führt nach der Zuckerfabrik Westerbrack.

Verkehr 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	621	—	— —	69,2	— 1 706,4
Ankunft:	442	—	— —	65,0	— 375,9

Haupt-Verfand: Holz, Getreide, Rüben, Sandsteine.

Haupt-Empfang: Rüben, Schnitzel, Kohlen.

Station Boden-

werder-Linse ist Hauptbahnhof der Linie und Sitz der Betriebsleitung. Stations- und Abfertigungsdienst ist vereinigt und wird von 4 Angestellten resp. Arbeitern versehen. Restauration wird auf dem Bahnhof eingerichtet.

Hier befindet sich eine Betriebs-Werkstätte und auch der Sitz des Bahnmeisters.

Bodenwerder-Linse ist Lokomotiv- und Wasserstation mit 1 Lokomotiv-Drehscheibe und Schuppen für 4 Maschinen. Im fernerem ist die Station ausgerüstet mit 1 Gleiswaage, Lademaß, 1 festen Laderampe für Seiten- und Kopfverladung und 2 Ladekränen zu 2500 resp. 1500 Kgr. Tragkraft.

1 Anschlußgleis führt vom Bahnhof nach dem Weserhafen.

Der Verkehrs-Umfang war 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	3387	60	— 210	147,3	— 4112
Ankunft:	2689	—	— 24	172,6	— 10 112

Haupt-Verfand: Künstl. Düngemittel, Kunstwolle, Asphalt, Rüben, Leder, Holz.

Haupt-Empfang: Lumpen, Eichenrinde, Rübenschnitzel, Zucker, Kohlen.

Station Boden-

werder-Hemnade, Haltestelle, besonders für den Personen-Verkehr der Stadt, ist mit 2 Angestellten besetzt, und mit Restaurations-Einrichtung versehen.

Die Abfertigungsbefugnisse umfassen aber den ganzen Verkehr mit den allgemeinen Beschränkungen. Feste Laderampe ist nicht vorhanden.

Verkehr 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß:	Klein:	Stück:	Ladungs:
Abgang:	5555	—	—	99,0	— 829,0
Ankunft:	5284	—	—	167,1	— 1266,6

Haupt-Verfand: Lumpen, Knochen, Rüben, Holz.
Haupt-Empfang: Getreide, Mehl, Kohlen, Kalk.

Station Sehlen, Haltestelle für den Gesamt-Verkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen und schweren Fahrzeugen, wie überall. Bahnhofswirtschaft fehlt, auch ist keine feste Rampe vorhanden. Die Dienstverrichtungen werden von 1 Angestellten mit Hilfe des Zugpersonals versehen.

Mutterstation für die Haltestelle ist Bodenwerder-Linse.

Der Verkehr war 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß:	Klein:	Stück:	Ladungs:
Abgang:	569	46	— 150	86,8	— 1091,0
Ankunft:	189	5	— 48	61,5	— 1186,4

Haupt-Verfand: Leder, Rüben, Holz.
Haupt-Empfang: Kohlen, Gerbstoffe, Schnitzel.

Auf sämtlichen Stationen währt der Abfertigungsdienst von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends. Für den Tarif ist das Schema der Preuß. Staatsbahnen angenommen, doch sind die Taxen bei der Personen-Beförderung um 30—50 % höhere. Die Güterfrachten sind denen der Staatsbahn annähernd gleich. Dabei findet die Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung und Theil I des Deutschen Personen-, Gepäck- und Güter-Tarifs ebemäßig Anwendung. —

Besonderes Sundbüro ist nicht eingerichtet.

Die Bahn ist dem Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und auch dem Eisenbahn-Verkehrs-Verbande beigetreten. Das internationale Strachtübereinkommen findet jedoch auf ihren Verkehr einstweilen noch keine Anwendung.

Gegen Betriebs-Unfälle ist das gesamte Personal bei der Berufs-genossenschaft der Privatbahnen versichert. Pensions- und Krankenkassen für die Angestellten und Arbeiter werden z. Z. eingerichtet. —

4. Die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Die Bahn gehört der am 15. Juni 1895 gegründeten „Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft“, die ihren Sitz in Oschersleben hat, und ist eine eingleisige vollspurige Neben-Eisenbahn, concessionirt auf unbeschränkte Dauer von der Braunschweig'schen Regierung am 5. October 1895, von der Preußischen am 18. Juni 1895. Das Aktien-(Anlage) Kapital beträgt 2620000 Mk. Der Bau ist vertragsmäßig durch die Firma Lenz & Co. in den Jahren 1898/99 ausgeführt. Das Planum ist 4,2 m breit; die verwendeten 10 m langen Stußstahlschienen wiegen 24,3 Kgr. p. lfd. m bei 115 mm Höhe.

Die Schwellen aus imprägnirtem Kiefernholz sind 2,40 m lang, 20 cm breit und 15 cm hoch. Die Fertigstellung bezw. die Betriebseröffnung hat stattgefunden am 2. November 1899 für den Güter-Verkehr und am 20. December dess. Jahres für den Personen-Verkehr.

Die ganze Länge des Hauptgleises beträgt 26,97 Kilom. Davon liegen aber im Herzogthum Braunschweig nur 3,27 Kilom. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 m, der höchste zulässige Raddruck 7 to; der Radstand ist nicht beschränkt; das Lademaass I findet überall Anwendung.

Die Bahn gehört militärisch zur Linien-Kommission I (Magdeburg). Staatlicher Aufsichts-Kommissar für den Preuss. Theil ist der Präsident der Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg.

Der Betrieb wird vertragsmässig von der Firma Lenz & Co. geführt *) durch deren Betriebs-Abtheilung in Halle a./S.; die örtliche Betriebs-Verwaltung befindet sich auf der Station Hötensleben (Preussen), wo auch fast alles Personal stationirt, und die meisten Betriebsanlagen errichtet sind. Es verkehren täglich auf der Strecke Schöningen-Hötensleben fahrplanmässig 5 gemischte Züge mit 30 Kilom. Geschwindigkeit.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 4 dreiarige Tender-Lokomotiven, 6 Personenwagen, 68 offene und gedeckte Güterwagen. Die letzteren sind in den Güterwagen-Park der Königl. Eisenb.-Direktion Magdeburg eingereiht.

Station Schöningen: ist die einzige in Braunschweig gelegene Station dieser Bahn.

Dieselbe dient dem gesammten Personen-, Vieh- und Güterverkehr mit alleinigem Auschluss von Sprengstoffen. Festes Stationsgebäude mit Warteräumen und Restauration.

Mit dem Staatsbahnhof besteht Telegraphen- und Telephonverbindung, sowie auch Gleisanschluss für den Güterverkehr.

Privat-Depeschenverkehr findet statt.

Der Dienst wird von 2 Angestellten und 1 Arbeiter bei 10stündiger Dauer ausgeführt.

Es ist hier 1 Güterschuppen und 1 feste Laderampe für Kopf- und Seitenverladung vorhanden. Die übrigen Verkehrs-Einrichtungen sind in Hötensleben.

Der Verkehr war im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stückgut-	Ladungs-
Abgang:	19206	22	—	—	—
Ankunft:	22918	65	— 609	—	— 122

Haupt-Versand: —

Haupt-Empfang: Kohlen.

Der auf der Bahn eingeführte, behördlich genehmigte Tarif basiert auf den Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und den I. Theilen des Deutschen Eisenbahn-Personen-, Vieh- und Gütertariifs, und entspricht in den Taren für die Personen-Beförderung den der Staatsbahn, jedoch findet solche nur in 2 Wagenklassen statt.

Das Schema des Gütertariifs ist gleich dem der Staatsbahn, doch sind die Frachtsätze erheblich höhere. Ermäßigte Ausnahme-Tarife bestehen 1) für Holz des Spec.-Tariifs II, 2) für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Wegebaumaterial, 3) für Mutterboden, Kalkschlamm etc.

*) Nach Eröffnung der Braunschweig-Schöninger Bahn wird die Betriebsführung von dieser geschehen. —

Die Ocherleben-Schöninger Bahn gehört weder dem Verein Deutscher Eisenbahnen noch dem Eisenbahn-Verkehrsverbande an, wohl aber findet auf ihren ausländischen Verkehr das internationale Frachtübereinkommen Anwendung. —

Zum Besten ihrer Angestellten ist die Verwaltung der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privatbahnen in Berlin beigetreten, und ist das sämtliche Personal bei der Privatbahn-Versicherungsgesellschaft gegen Betriebs-Unfälle versichert. Auch ist von der Betriebsunternehmerin ein Haftpflicht-Verband sämtlicher von ihr betriebenen Bahnen eingerichtet für die durch Betriebs-Unfälle entstehenden Kosten. —

5. Die Bahn Heudeber-Mattierzoll. *)

Diese Bahn gehört der „Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft Heudeber-Mattierzoll“ mit einem Aktien-Kapital von 1218000 Mk. Der Sitz der Gesellschaft ist in Halberstadt. Für das Preussische Gebiet ist die Bahn als Kleinbahn nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892 durch den Präsidenten der königlichen Regierung in Magdeburg am 2. Juni 1897 concessionirt, seitens der Braunschweig'schen Regierung am 9. September desselben Jahres auf die Dauer von 75 Jahren. Dieselbe hat eine Länge von 21,186 Kilm., davon liegt das Stück von 0,0—14,72 Kilm. ab Heudeber in Preußen, der Rest mit 6,46 Kilm. in Braunschweig. Die Bahn hat nur 1 Gleis von normaler Spurweite, die gesammte Schienenlänge beträgt 24,11 Kilm. Der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 36 Kgr. per Lfd. Meter auf hölzernen Querschwellen.

Die Eröffnung des Betriebes erfolgte am 1. August 1898 für den Personenverkehr und am 1. September 1898 auch für den Güterverkehr. Da die Bahngesellschaft in Preußen domicilirt und auch diesem Staatsgebiet zum weitaus größten Theil zugehört, so ist das Oberaufsichtsrecht nach dem zwischen beiden beteiligten Regierungen deswegen geschlossenen Vertrage vom ^{16. Juli}_{6. August} 1897 bei Preußen verblieben und wird von dem Regierungs-Präsidenten in Magdeburg im Benehmen mit der dortigen königl. Eisenb.-Direktion ausgeübt.

Der Betrieb der Bahn geschieht kontraktlich seitens der Eisenbahn-Gesellschaft Lenz & Co. **) und zwar durch ihre Betriebs-Abtheilung in Halle a. S. Die örtliche Verwaltung befindet sich auf der Station Hesse in Braunschweig. Dort ist auch der Bahnmeister stationirt, dem die Bewachung und Unterhaltung der ganzen Linie nebst den mechanischen Anlagen obliegt.

Sowohl in Heudeber wie in Mattierzoll besteht Gleisverbindung mit den gleichnamigen Staatsbahnstationen. Die tägliche Zugfrequenz ist 4 gemischte Züge in jeder Richtung mit 30 Kilm. Geschwindigkeit. Der Radstand der Wagen ist unbeschränkt, der höchste zulässige Raddruck 7 to. An Betriebsmitteln sind vorhanden: 3 Tender-Lokomotiven, 6 Personenwagen und 39 Güterwagen; von letzteren sind 20 in den Wagenpark der königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg eingestellt.

Eine Betriebswerkstätte ist nicht vorhanden. Die Reparatur der Wagen wie auch deren Desinfektion geschieht vereinbarungsgemäß in den Werkstätten und Desinfektionsanstalten der benachbarten Staatsbahn.

*) Der Bau dieser Linie war f. S. schon der Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft genehmigt gewesen und die Concession demnächst durch den Ankauf auf den Preussischen Staat übergegangen; letzterer hat indessen auf dieselbe zu Gunsten der Aktien-Gesellschaft verzichtet. —

**) Nach Eröffnung der Braunschweig-Schöninger Bahn wird diese auch den Betrieb auf der Bahn Heudeber-Mattierzoll übernehmen.

In der in Braunschweig gelegenen Strecke sind 3 Stationen vorhanden, nämlich Hesseu in Kilm. 16,9. — Veltheim in Kilm. 19,0 und Mattierzoll in Kilm. 20,85 ab Heudeber.

Station Hesseu ist der Hauptbahnhof der Linie, wo sich die Betriebsleitung, die hauptsächlichsten Betriebsanlagen und der größte Theil des Personals befinden. Die Abfertigung erstreckt sich auf den gesamten Personen-, Vieh- und Güterverkehr mit alleiniger Ausnahme von Sprengstoffen. Privat-Depeschen werden nicht angenommen. Im Bahnhofsgelände findet Wirtschaftsbetrieb statt.

Der Personalbestand besteht aus 9 Angestellten und 2 Arbeitern. Der Dienst dauert täglich 10—11 Stunden.

Hesseu ist Wasserstation für die Lokomotiven, die alle drei hier stationirt sind. Auch ist die Station ausgerüstet mit 1 Gleiswaage und 1 feste Laderampe nebst Lademaß. Privat-Gleisanschlüsse bestehen

1. nach der Vogtländer'schen Fabrik,
2. „ „ Aktien-Zucker-Fabrik.

Der Verkehr hat im Jahre 1900 betragen:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 18650	124	— 230	307	— 19890
Ankunft: 19320	419	— 340	363	— 59300

Haupt-Versand: Zucker.

Haupt-Empfang: Kohlen und Rüben.

Station Veltheim ist Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güterverkehr, doch ist letzterer auf Ladungsgüter beschränkt mit Ausschluß von Sprengstoffen und schweren Fahrzeugen. Besondere Betriebs- oder Verkehrs-Anlagen sind nicht vorhanden, auch ist die Station nicht dauernd besetzt; der Dienst wird vielmehr durch einen Agenten und das Subpersonal versehen.

Der Verkehr war 1900:

Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
	Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang: 1210	50	— —	—	— 1345
Ankunft: 790	—	— —	—	— 635

Haupt-Versand: Getreide.

Haupt-Empfang: Sutter- und Düngemittel.

Station Mattierzoll ist für den vollen Verkehr eingerichtet mit Ausnahme von Großvieh, Sprengstoffen und schweren Fahrzeugen. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt, und ist auch kein Stationsgebäude vorhanden. Die Station ist überhaupt nicht dauernd besetzt, sondern der Dienst wird vom Subpersonal besorgt. Die Ueberführung der Güter nach und von dem Staatsbahnhof geschieht durch die Kleinbahn.

Der Verkehr des letzten Jahres betrug hier:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	14730	—	— 86	3,6	— 1750
Ankunft:	27940	—	— —	1,5	— 70

Haupt-Versand: Rüben.

Haupt-Empfang: —.

Als Grundlage für den Verkehr gelten die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Theile I des Deutschen Eisenbahn-Personen-, Vieh- und Güter-Tarifs.

Die Personen-Beförderung geschieht nur in 2 Wagenklassen zu Säßen, die denen der II. und III. Klasse des Staatsbahn-Tarifs entsprechen. Seithkarten und Schülerkarten werden zu ermäßigten Preisen ausgegeben. Dagegen sind die Frachtsätze im Güterverkehr wesentlich höhere*) als die Staatsbahntaxen, wenn auch das Tariffschema das nämliche ist. Ermäßigte Ausnahme-Tarife bestehen:

1. Für Holz des Special-Tarifs II,
2. „ Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben und Wegebaumaterialien,
3. „ Mutterboden, Kalkschlamm etc.,
4. „ gebrannte Steine.

Auf den Auslands-Verkehr der Station Hesseu findet das internationale Fracht-übereinkommen ebenmäßig Anwendung. Die Verwaltung ist Mitglied der Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen in Berlin und bei der Privatbahn-Berufsgenossenschaft gegen Betriebs-Unfälle ihres Personals versichert. Ueberdies gehört die Bahn mit zum Haftpflichtverbande sämtlicher von Lenz & Co. betriebenen Bahnen für die aus Unfällen entstehenden Kosten.

6. Die Eisenbahn Börßum-Hornburg.

Diese Bahnlinie ist hergestellt von dem Magistrat der in Preußen gelegenen Stadt Hornburg, der dazu eine Anleihe von 370000 Mk. aufgenommen hat. Dieselbe ist 5 Kilm. lang, wovon das erste Stück bis 1,76 Kilm. ab Börßum auf Herzogl. Braunschweig'schem Gebiet liegt. Zwischenstationen sind nicht vorhanden. Die Bahn ist für Preußen als Kleinbahn nach dem Gesetz vom 5. Juli 1892 durch den Regierungs-Präsidenten in Magdeburg am 6. April 1894 concessionirt, während von der Braunschweig'schen Regierung die Concession nebst Expropriationsrecht am 17. Mai ej. a. erteilt ward, gemäß der staatlichen Vereinbarung vom $\frac{21. \text{April}}{3. \text{Mai}}$ 1894. Die Oberaufsicht über die ganze Bahn wird danach von der Preuß. Regierung geführt.

Die Bahn hat nur 1 Gleis mit normaler Spurweite aus flußeisernen Schienen auf hölzernen Querschwellen. Der Betrieb darauf ward am 28. Mai 1895 für Güterverkehr und am 1. Juni ej. a. für Personen-Verkehr eröffnet; derselbe wird von dem Stadt-magistrat in Hornburg selbst geführt. Täglich verkehren 6 gemischte Züge in jeder Richtung, deren Fahrgeschwindigkeit nicht über 20 Kilm. hinausgehen darf. Das Bahn-

*) Für die ersten 5 Jahre nach der Betriebseröffnung gewährt das Gesetz vom 5. Juli 1892 den Kleinbahn-Verwaltungen völlige Tariffreiheit. —

bewachungs- und Zugpersonal ist in Hornburg stationiert, während in Borsum der Bahnhofsdienst und die Abfertigungsgeschäfte, soweit sie nicht vom Zugpersonal erledigt werden können, durch die Staatsbahn-Verwaltung laut besonderer Vereinbarung mitbesorgt werden. An Betriebsmitteln sind vorhanden: 2 Tenderlokomotiven, 4 Personenwagen und 4 Güterwagen, die dem Wagenpark der Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg einverleibt sind. Befördert wurden damit 1900 in beiden Richtungen rund 50000 Personen und 30000 to Güter.

Die Personenbeförderung geschieht nur in II. und III. Klasse zu gleichen Sätzen wie auf der Staatsbahn. Bei den Frachtsätzen für den Güter-Transport wird aber ein Entfernungszuschlag von 200 % zu den Staatsbahntaxen erhoben. Im Uebrigen finden die Bestimmungen des Binnen-Tarifs der Königl. Eisenb.-Direktion Magdeburg auch auf den Verkehr der in Rede stehenden Kleinbahn entsprechende Anwendung.

Für das Bahnpersonal besteht eine Kranken- und Unterstützungskasse, und ist dasselbe gegen Unfälle bei der Berufsgenossenschaft deutscher Privatbahnen versichert.

7. Die Eisenbahn Duingen-Delligsen

bildet eine Verlängerung der im Jahre 1896/97 erbauten Kleinbahn Voldagsen-Duingen, und ist wie diese hergestellt und in Besitz der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft auf Aktien vorm. Vering & Waechter in Berlin.

Die Bahn ist Preussischerseits durch den Regierungs-Präsidenten in Hannover am 27. April 1899 als (Nebenbahn ähnliche) Kleinbahn concessionirt, und von der Braunschweig'schen Regierung am 19. Juli dess. J. und zwar auf unbeschränkte Zeit.

Die Höhe des Baukapitals beträgt 994000 Mk.

Die gesammte Länge der Bahn ist = 11,5 Kilm., davon liegen in Preußen die ersten 2,5 Kilm. und der Rest von 9 Kilm. in Braunschweig.

Die Bahn ist eingleisig mit normaler Spurweite hergestellt; der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 24 Kgr. per Lfd. m, die auf hölzernen Querschwellen verlegt sind.

An dieser Linie liegen in Braunschweig die 4 Stationen:

Coppengrave	in Kilm.	2,9	ab Duingen,
Brunkensen	„ „	4,7	„ „
Hohenbüchen	„ „	6,7	„ „
Delligsen	„ „	11,4	„ „

Der Bahn-Aufsichtsbeamte (Bahnmeister) hat seinen Wohnsitz in Duingen. Dasselbst befindet sich auch die gemeinsame Betriebsleitung für diese und die anschließende Kleinbahn Duingen-Voldagsen*), durch welche die Verbindung mit dem Preuß. Staatsbahnnetz hergestellt ist. Demnach ist auch die Oberaufsicht bei Preußen verblieben und wird durch den Präsidenten der Königl. Regierung in Hannover im Benehmen mit der dortigen Königl. Eisenbahn-Direktion ausgeübt.

Die Betriebseröffnung hat auf der Theilstrecke von Duingen bis Hohenbüchen am 1. Juli 1901 stattgefunden, allerdings zunächst nur für Wagenladungsverkehr; die Eröffnung des Gesamtverkehrs ist zugleich für die Reststrecke im August 1901 erfolgt.

Es verkehren vorläufig auf der Bahn täglich 2 gemischte Züge in jeder Richtung und 1 Güterzugpaar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilm. die Stunde. Der

*) Diese Bahn ist seit dem 1. Juli 1897 in Betrieb.

Radstand der Wagen ist nicht beschränkt, und ein Raddruck bis 6 to zulässig. Als Lademaß dient überall das Normalprofil I. An Betriebsmitteln sind für die Bahn beschafft: 2 Tenderlokomotiven, 6 Personenvagen und 39 Güterwagen, die in den Wagenpark der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover eingestellt sind. Die Desinfektion der Viehwagen wird ebenfalls von der Staatsbahn-Verwaltung vertragsmäßig in Nordstemmen bewirkt.

Den Hauptbahnhof der Strecke bildet die Endstation Delligsen. Dasselbst ist ein festes Stationsgebäude mit Bahnhof-Restoration. Die Personalbesetzung besteht aus 4 Angestellten und Arbeitern. Delligsen ist Wasserstation und hat einen Lokomotivschuppen für zwei hier stationirte Maschinen; auch ist eine Lokomotiv-Drehscheibe vorhanden, 1 feste Laderampe und Lademaß.

Die Abfertigung umfaßt den gesammten Personen-, Vieh- und Güter-Verkehr jedoch mit Ausschluß von Sprengstoffen. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt.

Nach dem Eisenwerk „Carlschütte“ ist ein Privatgleis-Anschluß hergestellt.

Die 3 andern Stationen:

Coppengrave, Brunkensen und Hohenbüchen sind nur Haltestellen, jede mit 1 Angestellten besetzt, und mit vollen Abfertigungsbefugnissen versehen unter Ausschluß von Sprengstoffen und schweren Sahrzeugen. Privat-Depeschenverkehr findet nirgends statt.

Eine Bahnhofswirtschaft befindet sich nur noch auf Station Hohenbüchen. Dasselbst besteht auch 1 Privat-Anschlußgleis nach der Siegelei von Menge. Ein weiterer Privat-Anschluß ist auch auf Station Brunkensen nach dem Steinbruch der Sirma Vering & Wächter angelegt. —

Die Bahn hat für ihren Verkehr die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands acceptirt, wie auch den Deutschen Eisenbahn-Personen-, Vieh- und Gütertarif Theil I. Die Personenbeförderung geschieht nur in II. und III. Wagenklasse zu um 25% gegen die Staatsbahntaxen erhöhten Sätzen. Preisermäßigungen werden gewährt für Gesellschaftsfahrten, Schülerfahrten und auf Seitharten.

Beim Güterverkehr wird der Lokalverkehr vom Transitverkehr geschieden; für ersteren sind die Frachtsätze etwas höher, für letzteren etwas niedriger als die Staatsbahntaxen. Ausnahme-Tarife bestehen

1. für Holz des Special-Tarifs II;
2. „ rohe und gebrannte Steine, Sand und Kalk;
3. „ Getreide und Mühlenfabrikate.

Die Bahn ist Mitglied der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privat-Eisenbahnen, wie auch der Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Außerdem besteht für das Personal dieser und der Bahn Voldagsen-Duingen eine gemeinschaftliche Unterstützungs- und Krankenkasse.

B. Schmalspurige Privatbahnen.

1. Die Südharz-Eisenbahn

von Walkenried nach Braunlage mit der Zweiglinie Brunnenbachmühle-Tanne hat eine Länge von $27,60 + 8,31 = 35,91$ Kilm., liegt ganz in Braunschweig und ist deswegen für das Herzogthum und namentlich für den Aufschluß des zu Braunschweig gehörigen Harzgebietes von großer Bedeutung.

Die Bahn ist Eigenthum einer Aktien-Gesellschaft „der Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft“ in Walkenried mit einem Aktien-Kapital von 2300000 Mk. Dieselbe ist seitens der Herzoglichen Regierung als schmalspurige Nebenbahn am 24. Mai 1897 concessionirt und in den Jahren 1897/99 fertiggestellt und zwar trotz starker Steigungen lediglich als Adhäsionsbahn. Die Spurweite ist 1 m und besteht der Oberbau aus Stahlschienen auf hölzernen Querschwellen.

Die Betriebseröffnung ist erfolgt für Personenverkehr am 15./24. August 1899, und für den Güterverkehr am 1. November selbigen Jahres. Die Betriebsführung ist vertragsmäßig der „Central-Verwaltung für Sekundärbahnen von Herm. Bachstein in Berlin“ übertragen. Es werden auf der Hauptstrecke im Sommer 5, im Winter 4 gemischte Züge in jeder Richtung gefahren, und 4 auch auf der Zweiglinie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilm. Die Personenbeförderung geschieht nur in 2 Wagenklassen.

Die Bahn hat in Walkenried Anschluß an die Staatsbahnstrecke Nordhausen-Seesen und in Tanne an die Halberstadt-Blankenburger Bahn, und es finden sich daran 14 Stationen und Haltestellen für die Verkehrs-Bedienung, nämlich

Walkenried	in Kilm.	0,00	Braunlage	in Kilm.	24,24
Zündholzfabrik	„ „	3,68	Schachtelfabrik	„ „	25,87
Wieda	„ „	5,18	Glashütte	„ „	26,30
Wieda'er Hütte	„ „	7,22	Wurmberg	„ „	27,60
Stöberhai	„ „	10,44	Sorge	„ „	25,83
Kaiserweg	„ „	16,00	Tannerhütte	„ „	27,57
Brunnenbachmühle	„ „	20,27	Tanne	„ „	28,58

Die Stationen sind telephonisch untereinander verbunden; Privat-Depechenverkehr findet aber nicht statt.

Die örtliche Betriebsleitung hat ihren Sitz in Braunlage; dort ist auch der Bahnmeister für die ganze Linie stationirt und die vorhandenen 2 + 3 Lokomotiven.

Station Walkenried in unmittelbarem Anschluß an die Staatsbahnstation, hat ein festes 2stöckiges Bahnhofsgebäude mit Dienst- und Warteräumen und angebautem Güterschuppen. Restauration fehlt.

Personalbesetzung beträgt 3 Angestellte und Arbeiter bei vereinigttem Dienst. Abfertigungsbefugnisse sind nicht beschränkt, jedoch können schwere Fahrzeuge nicht verladen werden, da feste Rampe fehlt, auch sind Sprengstoffe ausgeschlossen.

Hier ist Wasserstation nebst Lokomotiv-Schuppen für 1 Maschine und Drehscheibe. Der Verkehr betrug im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (to)		Güter (to)	
		Groß-	Klein-	Stück-	Ladungs-
Abgang:	12776	3,62		377,5	— 4108,0
Ankunft:	~~~~	—		356,7	— 1966,1

Station

Sündholzfabrik ist ein unbefestigter Haltepunkt bloß für Personen-Verkehr ohne Gepäckabfertigung; Güterverkehr nur in Wagenladungen für die Fabrik, nach der Privat-Gleisanschluß besteht. Es ist nur eine kleine offene Wartehalle vorhanden; der Dienst wird vom Zugpersonal versehen. Die Abfertigung und Verrechnung der Gütertransporte geschieht in Walkenried.

Der Verkehr war 1900:

	Personen	Ladungs-Güter (to)	
Abgang:	529	—	—
Ankunft:	~~~~	—	132,6

Station Wieda: Haltestelle für den Gesamt-Verkehr mit vereinigttem Dienst; Fahrzeuge und Sprengstoffe sind aber ausgeschlossen. Kleines festes Stationsgebäude mit angebautem Güterschuppen, ohne Wirthschaftsbetrieb. 1 Beamter und 1 Arbeiter versehen den Dienst. Laderampe fehlt.

Verkehr im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang:	5230	—	75,4	— 151,5
Ankunft:	~~~~	—	75,0	— 497,3

Station

Wiedaer Hütte: Haltestelle für den gesammten Verkehr mit gleichen Einrichtungen und Befugnissen wie die vorhergehende. 2 Privat-Gleisanschlüsse bestehen nach dem Hüttenwerk.

Verkehr des letzten Jahres:

	Personen	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang:	3799	—	489,5	— 1408,0
Ankunft:	~~~~	—	147,8	— 3638,1

Station Stöberhai: Haltepunkt lediglich für Personen-Verkehr ohne Gepäck-Abfertigung und Personalbesetzung. Holzene, geschlossene Stationshalle mit Wirtschaftsbetrieb in den Sommermonaten. Der Personen-Abgang war hier im letzten Jahre: 896 Reisende.

Station Kaiserweg: Haltestelle für den Personen-Verkehr und für Güter in Wagenladungen excl. Sprengstoffe, Leichen und schwere Fahrzeuge, die nicht seitlich verladen werden können. Abgehende Sendungen werden nur unfrankirt abgefertigt, — ankommende müssen frankirt sein. Holzene Wartehalle ohne Wirtschaftsbetrieb. Feste Laderampe.

Die Station ist nicht besetzt, sondern der Dienst wird vom Zugpersonal versehen. Die Güter-Abfertigungs- und Verrechnungsgeschäfte werden von der folgenden Mutterstation Brunnenschmühle besorgt.

Der Verkehrs-Umfang des letzten Jahres betrug:

	Personen:	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück:	Ladungs:
Abgang:	87	—	—	37,50
Ankunft:	www	—	—	40,00

Station

Brunnenschmühle ist Haltestelle für den gesamten Verkehr excl. Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, die nicht seitlich verladen werden können. Es ist ein hölzernes Stationsgebäude vorhanden, in dem Restauration- und Postbetrieb stattfindet. 2 Angestellte und 1 Arbeiter versehen den Dienst.

Feste Laderampe für Seiten-Verladung vorhanden.

Zug-Kreuzungs- und Ueberholungsstation. — Abzweigung nach Sorge und Tanne.

Der Verkehrs-Umfang betrug 1900:

	Personen	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück:	Ladungs:
Abgang:	1496	—	0,58	7,50
Ankunft:	www	0,10	5,76	25,0

Station Braunlage, Hauptbahnhof der Strecke für den vollen Verkehr mit vereinigtem Dienst. Sprengstoffe und Fahrzeuge, die nicht seitlich verladen werden können, sind ausgeschlossen. Größeres, festes Stationsgebäude mit Restaurant und angebautem Güterschuppen. Hier befindet sich auch eine Betriebswerkstätte und der Sitz des Bahnmeisters. Braunlage ist Wasserstation und Lokomotiv-Station mit einem Schuppen für 4 Maschinen nebst Drehscheibe; auch ist hier eine Kohlen- und Materialien-Niederlage. Feste Laderampe und Lademaß.

Der Verkehrs-Umfang war hier im Jahre 1900:

	Personen	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück:	Ladungs:
Abgang:	12931	—	434,5	518,0
Ankunft:	www	5,92	905,0	5237,6

Von Braunlage führt ein 3,5 Kilom. langer Schienenstrang nach den Stationen bei der Schachtelfabrik, den Granitsteinbrüchen am Wurmberg und der Glashütte daselbst. Alle drei Haltestellen sind lediglich für Wagenladungs-Verkehr eingerichtet, und wird der Stationsdienst durch das Subpersonal versehen, während die Abfertigungs- und Verrechnungs-Geschäfte in Braunlage als Mutterstation besorgt werden.

Sahrzeuge und Sprengstoffe sind überall ausgeschlossen.

Es wurden dort 1900 an Ladungsgütern abgefertigt auf

	Verfand.	Empfang.
Haltestelle Schachtelfabrik . .	997,8 . .	1336,1 to,
„ Glashütte	428,9 . .	3921,2 „
„ Wurmberg	2652,1 . .	32,5 „

Station Sorge ist ein unbefestigter Haltepunkt nur für Personen-Verkehr mit kleiner offener Wartehalle in unmittelbarer Nähe oberhalb der gleichnamigen Station der Nordhausen-Wernigeröder Bahn, mit der jedoch keine Gleisverbindung besteht. Gepäck-Abfertigung findet nicht statt.

Die Zahl der von hier 1900 abgehenden Reisenden betrug: 1813 Personen.

Station Tannerhütte ist Haltestelle nur für Wagenladungsgüter des gleichnamigen Eisenwerks, mit Auschluss von Sahrzeugen und Sprengstoffen. Die Frequenz dieser Ladestelle während des letzten Jahres betrug im Verfand: 196,0 to und im Empfang: 674,6 to.

Station Tanne, Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güter-Verkehr, hat nur eine offene, hölzerne Wartehalle und kein eigenes Stationspersonal. Der ganze Stations- und Abfertigungsdienst wird hier vielmehr vertragsmäßig von Station Tanne der Halberstadt-Blankenburger Bahn mitbesorgt, deren Güter- und Ladegleise ebenfalls mitbenutzt werden. Abfertigung von Sahrzeugen und Sprengstoffen findet nicht statt.

Der Verkehr war 1900:

	Personen	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang: 4378		2,5	237,8	— 1570,7
Ankunft: w w w		—	87,7	— 1538,7

Der Verkehr auf dieser Bahnlinie vollzieht sich nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und auf Grund der Bestimmungen des allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Tarifs Theil I, auch findet darauf zutreffenden Falls das internationale Frachtübereinkommen Anwendung. Die Betriebs-Verwaltung ist ferner Mitglied des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes, und nimmt Theil an den Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Das Tarif-Schema entspricht dem der Staatsbahnen; die Sahrtaxen im Personen-Verkehr sind aber um 33 1/3 % höhere bei nur zwei Wagenklassen.

Ermäßigte Sätze werden aber gewährt für Seilkarten, Schülerkarten, Arbeiterkarten und Sonntagskarten.

Im Güterverkehr enthalten die Frachtsätze ebenfalls $33\frac{1}{3}\%$ Entfernungszuschläge zu den Staatsbahntarifen.

Ermäßigte Ausnahme-Tarife bestehen 1) für Holz des Special-Tarif II, und 2) für Steine, rohe, im Versand von Wurmberg. —

Was Wohlfahrtseinrichtungen betrifft, so ist die Verwaltung der Südharzbahn Mitglied der Berufs-genossenschaft Deutscher Privatbahnen, desgleichen der Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen. Außerdem besteht für die Beamten und Arbeiter eine gemeinsame Kranken- und Unterstützungskasse.

2. Die Harzquerbahn (Nordhausen-Wernigerode).

Diese Bahn befindet sich im Eigenthum der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft, welche sich am 25. Juni 1896 als Aktiengesellschaft mit Domicil in Nordhausen konstituiert hat. Die staatliche Concession zum Bau und Betrieb der Bahn ward der Gesellschaft für das Preuß. Gebiet am 27. Mai 1896 und für das Braunschweig'sche Gebiet am 24. November 1896 erteilt. Letzteres wird nur auf eine geringe Erstreckung von 2,202 Kiln. berührt. Das Aktien-Kapital der Gesellschaft beläuft sich auf $5\frac{1}{2}$ Millionen Mark, wozu im Jahre 1899 noch eine Bahnpfandschuld von $2\frac{1}{2}$ Millionen Mk. aufgenommen ward.

Der Bau der Bahn, welche eine Gesamtlänge von 79,388 Kiln. hat*), ward laut Vertrag von 20. Juni 1896 von der „Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin“ ausgeführt und zwar als schmalspurige Nebenbahn mit 1 m Spurweite. Die höchste Steigung beträgt 1:35. Der Oberbau besteht aus flußeisernen Vignolschienen auf eisernen und kiefernen Querschwellen. Die Fertigstellung und Betriebseröffnung auf der in Braunschweig gelegenen Strecke von Kiln. 33,91—36,11 erfolgte als letzte Theilstrecke am 27. März 1899 für den Personen-Verkehr und am 21. Juni dess. J. für den Güter-Verkehr. Der Betrieb wird ebenfalls vertragsmäßig durch die „Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin“ geführt. Die örtliche Betriebsleitung befindet sich in Wernigerode. Es verkehren im Winter fahrplanmäßig 3 gemischte Züge in jeder Richtung und im Sommer deren 4 nebst den nöthigen Bedarfzügen namentlich für den Personen-Verkehr auf der Zweigbahn nach dem Brocken hinauf.

An Betriebsmitteln sind vorhanden 12 Mallet-Lokomotiven, 51 vieraxige Personenwagen, 94 Güterwagen nebst 26 Paar Rollböcken für die Ueberführung normalspuriger Güterwagen.

Die Oberaufsicht über den Bahnbetrieb wird von der Preuß. Regierung ausgeführt und ist der Präsident der Königl. Eisenbahn-Direktion in Magdeburg zum Staatskommissar für dieselbe ernannt. In militärischer Beziehung untersteht die Bahn der Linien-Kommission T (Magdeburg).

Auf Herzogl. Braunschweig'schem Gebiet befindet sich bei Kiln. 34,14 ab Nordhausen nur die eine

*) Einschließlich der Zweigbahn Drei Annen-Brocken.

Station Sorge im Kreise Blankenburg. Dieselbe ist Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güterverkehr, jedoch mit Ausschluß von schweren Sahrzeugen und Sprengstoffen. Privat-Depeschenverkehr findet nicht statt. Holzernes Stationsgebäude mit Restaurationsbetrieb und Räumen für den Güterverkehr und Postdienstzwecke.

Die Besetzung besteht aus 2 Angestellten und 1 Arbeiter.

Die Stationsgleise haben eine Länge von 403 m mit 5 Weichen, Holzverlade-Rampe und Wasserstation.

Mit der gleichnamigen Station Sorge der Harzquerbahn besteht keine Schienen-Verbindung.

Der Verkehr betrug im letzten Jahre:

	Personen	Vieh	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang:	5096	1 Stück	149,6	1313,1

Die Personenbeförderung findet nur in II. und III. Kl. statt und gelten dafür die um 20 % erhöhten Staatsbahntaxen; ebenso wird auch für den Gütertransport, wenigstens auf der Gebirgsstrecke zwischen Niederjachswerfen und Hasserode ein Zuschlag von $33\frac{1}{3}$ % erhoben und auf der Brockenbahn ein solcher von 150 % der Staatsbahnsätze. Sahrpreis-ermäßigung wird bei Gesellschafts-, Schüler- und Arbeiterfahrten gewährt. Ermäßigte Ausnahme-Tarife bestehen

1. für Holz des Special-Tarifs II, Holzmehl, Holzstoff, Holzwaaren etc.,
2. Steine, roh und behauen,
3. desgl. für solche in Mengen von mehr als 50000 Kgr.

Die Bahnverwaltung hat im übrigen die Eisenbahn-Verkehrsordnung, sowie den Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen-, Vieh- und Gütertarifs auch für ihren Verkehr angenommen und findet auch das intern. Frachtübereinkommen darauf Anwendung. Dagegen ist sie weder Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen noch des Deutschen Verkehrs-Verbandes.

Zum Besten ihrer Angestellten und Arbeiter gehört die Bahnverwaltung aber der Privatbahn-Berufsgenossenschaft und der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privatbahnen an.

3. Die Bahn Gernrode-Hasselfelde.

Es ist dies die dritte Schmalspurbahn und mit der Halberstadt-Blankenburger die vierte Eisenbahn, die sich an der Aufschließung des oberen Harzgebietes theiligt. Von der insgesamt 43,5 Kilm. langen Strecke dieser Bahn, welche von einer Aktien Gesellschaft: Der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft mit 2430000 Mk. Baukapital streckenweise in den Jahren 1886–92 hergestellt ward, fällt allerdings nur das letzte 9,60 Kilm. lange Stück auf Braunschweig'sches Gebiet, der übrige Theil liegt im Herzogthum Anhalt. Die Concession der Gesellschaft, die in Gernrode domicilirt, seitens der Anhaltischen Regierung datirt vom 14. Oktober 1886, ergänzt durch die späteren Urkunden vom 21. September 1888 und 24. Juli 1891. Die Concession der Braunschweig'schen Regierung ist am 5. August 1891 ertheilt auf Grund des zwischen beiden Staaten dieselhalb abgeschlossenen Vertrages vom 14. Mai 1891. Danach ist das specielle Oberaufsichtsrecht

über den Betrieb, die Fahrpläne, Tarife etc. auf der ganzen Bahnlinie der Anhaltischen Regierung übertragen, jedoch ist jedem Staate die Besteuerung des innerhalb seiner Grenzen belegenen Theiles der Bahn nach Maßgabe der eigenen Landesgesetze vorbehalten. Die Bahn ist eine schmalspurige Nebenbahn und untersteht militärisch der Linien-Kommission T in Magdeburg.

Dieselbe ist als Gebirgsbahn mit 1 m Spurweite eingleisig hergestellt; die flusseisernen Schienen sind auf hölzerne (kieferne und eichene) Querschwellen verlagert. Die Betriebseröffnung des in Braunschweig gelegenen Theils geschah von Günterzberge Stiege am 1. Juni 1890 und bis Harsfeld am 1. Mai 1892. Der Bahnaufsichtsbeamte (Bahnmeister) hat in Günterzberge seinen Wohnsitz.

Der Betrieb der Bahn ist vertragsmäßig bis 1. April 1905 der am 15. November 1898 begründeten „Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft in Berlin“ (Akt.-Ges.) übertragen. Die örtliche Betriebsleitung hat ihren Sitz in Gernrode, wo Anschluß an die Preussischen Staatsbahnen (Direktion Magdeburg) besteht. Es werden nur gemischte Züge gefahren: Im Sommer 4, im Winter 3 in jeder Richtung. Dieselben führen nur Personenzüge II. und III. Kl. und haben eine Geschwindigkeit von 15 Kilm. per Stunde auf der Strecke Gernrode-Alexisbad-Silberhütte, und von 20 Kilm. zwischen Silberhütte und Harsfeld.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 5 gekuppelte Tender-Lokomotiven, 26 Personenzüge, 77 Gepäck- und Güterwagen. Die Betriebswerkstätte für alle mechanischen Anlagen der Bahn befindet sich in Gernrode; ebenda findet auch die gesetzlich vorgeschriebene Desinfektion der benutzten Viehwagen statt.

Von den sämtlichen 16 Stationen der Bahn liegen 4 in Braunschweig, nämlich:

Albrechts haus	bei Kilm.	31,7	ab Gernrode,
Stiege	„ „	35,7	„ „
Tännchen	„ „	39,8	„ „
Harsfeld	„ „	40,6	„ „

Dieselben sind telegraphisch mit einander verbunden; Privat-Depeschenverkehr ist jedoch auf keiner derselben zugelassen; auch ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen überall ausgeschlossen. Der Abfertigungsdienst dauert von 7—12 Uhr Vormittags und von 2—7 Uhr Nachmittags.

Station

Albrechts haus zunächst der Grenze gelegen, ist lediglich Personenhaltepunkt für die Insassen und Interessenten der im Albrechts hause untergebrachten Wohlthätigkeits-Anstalten. Auch besteht ein Anschlußgleis zur Ueberführung von Gütern dorthin. Der Haltepunkt ist nicht besetzt; der Abfertigungsdienst wird, soweit er nicht vom Zugpersonal versehen werden kann, mitbesorgt und verrechnet von der nur 1,1 Kilm. entfernt und noch in Anhalt gelegenen Haltestelle Friedrichshöhe.

Station Stiege Haltestelle für Personen-, Vieh- und Güterverkehr. Feste Laderampe für Seitenverladung vorhanden. Güterschuppen mit im Stationsgebäude, in welchem auch Wirthschaftsbetrieb stattfindet.

1 Angestellter und 1 Arbeiter versehen den Dienst.

Der Verkehr betrug dahier im Jahre 1899:

	Personen	Vieh (to)	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang:	5762	—	173,1	— 764,75
Ankunft:	www	0,2	186,9	— 456,49

Haupt-Verwand: Bau- und Nutzholz.

Station Tännchen ist nur Haltestelle für den Güterverkehr in Wagenladungen ohne Personalbesetzung. Verladen wurden hier 1899 nur 5 to Holz; Empfang fand nicht statt.

Station Hasselfelde Endstation und einer der wichtigsten Bahnhöfe der Linie, dient dem gesamten Personen-, Vieh- und Güter-Verkehr mit den allgemeinen Einschränkungen. Großes hölzernes Stationsgebäude mit angebautem Güterschuppen. Bahnhofrestauration.

2 Angestellte und Arbeiter versehen den 16stündigen Dienst.

Seste Rampe für Seitenverladung ist vorhanden.

Serner 1 Lokomotivschuppen für 1 Maschine nebst Kohlen- und Materialien-Niederlage, aber keine Wasserstation.

Verkehrs-Umfang im Jahre 1899:

	Personen	Vieh (Stück)	Güter (to)	
			Stück-	Ladungs-
Abgang:	8259	—	105,9	— 354,5
Ankunft:	www	0,80	297,0	— 847,8

Haupt-Verwand: Gruben- und Nutzholz.

Haupt-Empfang: Getreide, Mühlenfabrikate, Kohlen.

Das Internationale Frachtübereinkommen vom 14. Oktober 1890 findet auch auf den Güterverkehr der Gernrode-Sarzgeroder Bahn Anwendung. Im Uebrigen gehört die Bahn weder dem Verein der Deutschen Eisenbahnen an, noch ist sie Mitglied des Deutschen Verkehrs-Verbandes; sie hat daher mehr die Eigenschaft einer Klein- oder Straßenbahn. Demgemäß hat sie für ihren internen Verkehr vielfach besondere, von den sonstigen allgemeinen Eisenbahn-Einrichtungen abweichende Bestimmungen, so namentlich ein eigenes Frachtbrief-Formular.

In tarifarischer Beziehung sind der Bahn wegen ihrer schwierigen Betriebsverhältnisse als Gebirgsbahn wesentlich höhere Tariffätze genehmigt, wie sie bei den Preuß. Staatsbahnen bestehen. Für die Personen-Beförderung werden 7,5 resp. 5 Pfg. per Kilm. in II. und III. Klasse erhoben. Es bestehen aber ermäßigte Sätze für Gesellschafts- und Schülerfahrten, für Marktbefucher und Arbeiter. Die Gütertarife sind als Stations-Tarife nach einer mit der Entfernung fallenden Skala berechnet. Eilgutmäßige Beförderung findet im eigenen Verkehr auf der Bahn nicht statt; im übrigen besteht außer der Stückgutklasse und der allgemeinen Wagenladungsklasse noch ein ermäßigter Sonder-Tarif und ein Ausnahme-Tarif. Ersterer gilt für Rohprodukte aller Art einschließlich Getreide und Mehl, Rüben, Düngemittel, Salz, Holz, Erze, Steine und dergl.; der Ausnahme-Tarif für

Kohlen, Koks und Torf, Thon und Erden aller Art, Schlacken und sonstiges Straßenbau-Material. —

Die Bahnverwaltung ist Mitglied der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privat-Eisenbahnen und bei der Privatbahn-Versicherungsgesellschaft gegen Betriebsunfälle ihres Personals versichert.

4. Die Eisenbahn von Osterode a. S. nach Kreienzen

ist vom Kreis-Kommunalvorstand Osterode a. S. gebaut worden und wird von demselben auch in eigener Regie betrieben. Die Bahn hat eine Gesamtlänge von 32,72 Kilm., davon auf Braunschweig'schem Gebiet das Stück von Kilm. 4,17—6,11 ab Osterode und von Kilm. 28,08—32,72, im ganzen also 6,58 Kilm. Sie ist in Preußen als Kleinbahn concessionirt seitens des Regierungs-Präsidenten in Hildesheim am ^{21. März}_{16. Mai} 1898, und von der Braunschweig'schen Regierung am 14. August 1898. Die Concessiondauer ist 30 Jahre. Das Baukapital hat rund 3400000 Mk. betragen.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des ersten Stückes von Osterode bis Sörste erfolgte schon am 20. December 1898, des zweiten in Braunschweig liegenden Theils von Kreienzen bis Willershausen am 2. September 1899. Das Zwischenstück von Willershausen bis Sörste konnte jedoch wegen eines hier durchzuschlagenden 400 m langen Tunnels erst Ende 1900 fertiggestellt, und der durchgehende Betrieb über die ganze Bahn am 2. Mai 1901 aufgenommen werden.

Die Spurweite der eingleisigen Bahn beträgt nur 0,75 m. Die flußeisernen Schienen sind auf hölzerne, die Weichen auf eiserne Querschwellen verlegt. Das erste in Braunschweig gelegene Stück bei Badenhausen gehört zur Bahnmeisterei I in Osterode, das letzte zur Bahnmeisterei II in Kreienzen. Die Bahnmeister haben auch die mechan. und telegraph. Anlagen mit zu unterhalten. Eine Betriebswerkstätte befindet sich in Osterode.

Es verkehren auf der Linie täglich 4 gemischte Züge und 1 Güterzug in jeder Richtung, erstere mit 30 Kilm., letzterer mit 15 Kilm. Geschwindigkeit. Desinfektions-Anstalten für Viehwagen befinden sich in Osterode und Kreienzen.

Auf Braunschweig'schem Gebiet liegen an der Bahn 4 Stationen:

Badenhausen	in Kilm.	5,8,
Oppershausen	„ „	29,4,
Billerbeck-Seyerhausen	„ „	31,5,
Kreienzen	„ „	32,7.

Alle Stationen sind telegraphisch untereinander verbunden.

In Osterode sowohl wie in Kreienzen findet direkter Uebergang von Gütern von und zur Staatsbahn statt, der durch die Kleinbahn bewirkt wird.

Station

Badenhausen: Haltestelle für den vollen Personen-, Vieh- und Güterverkehr, jedoch mit Ausschluß von Sprengstoffen. Im Stationsgebäude Wirthschaftsbetrieb, dessen Leiter zugleich als Bahnagent die Abfertigungsgeschäfte versieht, soweit sie nicht vom Zugpersonal wahrgenommen werden können. Privat-Depechenverkehr ist zugelassen.

Sefte Laderampe vorhanden und zwei Privat-Gleisanschlüsse

a) für Gebr. Roddewitz-Badenhausen,

b) „ die Gipsfabrik von G. Peters in Landwehr.

Der Verkehr betrug im Jahre 1900:

	Personen	Vieh	Güter (to)	
			Stück	Ladungs
Abgang:	7158	—	50	— 7750
Zugang:	www			

Haupt-Versand: Gyps und Gypsmehl.

Station

Opperhausen ebenfalls Haltestelle für den vollen Verkehr excl. Sprengstoffe ist mit 1 Stations-Verwalter besetzt. Privat-Depeschenverkehr findet statt. Laderampe vorhanden.

Verkehr-Umfang im letzten Jahre:

	Personen	Vieh	Güter (to)	
			Stück	Ladungs
Abgang:	3660	—	30	— 60,0
Ankunft:	www			

Station Billerbeck

Sepershausen ist ein unbefetzter Haltepunkt lediglich für Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung. Die Verrechnungs- und Kassengeschäfte werden mitbesorgt von der folgenden

Station Kreienfen, Haupt- und Endbahnhof der Strecke dient dem Gesamtverkehr excl. Sprengstoffen. Bahnhofrestauration und auch Privat-Depeschenverkehr. Das Personal besteht aus 2 Stationsbeamten und 4 Arbeitern.

Kreienfen ist Wasserstation für die Lokomotiven und mit 1 Lokomotiv-Drehscheibe versehen; Kohlen- und Materialiendepôt. Sefte Laderampe vorhanden und Desinfektionsanstalt für entleerte Viehwagen.

Auch befindet sich hier der Sitz des Bahnmeisters.

Der Verkehr hat im Jahre 1900 betragen:

	Personen	Vieh (Stück)		Güter (to)	
		Groß	Klein	Stück	Ladungs
Abgang:	12678*)	—	— 320	ca. 800	— 7152
Ankunft:	www	—	— —		

Personenbeförderung findet nur in II. und III. Wagenklasse statt; die Preise sind ca. 10 % höher als die Staatsbahntaxen. Ermäßigungen werden gewährt auf Arbeiter-Wochenkarten, Zeit- (Monats-) Karten und bei Gesellschaftsreisen von mehr als 20 Personen.

Das Gütertarif-Schema entspricht dem der Staatsbahn; die Frachtsätze sind bei Stückgut gleich den Staatsbahnsätzen, bei Wagenladungen und den Gütern der Special-

*) Einschließlich des Verkehrs in Billerbeck-Sepershausen.

tarife um etwa 10 % niedriger. Stückgüter unter 30 Kgr. werden im internen Verkehr als Bahnpakete nach allen Stationen für 20 Pfg. expedirt. An Sonntagen ruht der Güterverkehr, nur Eilgut wird befördert.

Die Bahn gehört der Privatbahn-Berufsgenossenschaft an.

5. Die Braunschweig'sche Straßenbahn Braunschweig-Wolfenbüttel.

Es ist dies z. Z. noch das einzige Bahnunternehmen in Braunschweig, welches eine andere mechanische Kraft als den Wasserdampf zu seinen Betriebszwecken verwendet. Dasselbe scheidet sich gewissermaßen in zwei Theile: 1. Die Bahnverbindung zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel auf dem rechten Ufer der Oker und 2. das Straßenbahnnetz in der Stadt Braunschweig selbst. Letzterer Betriebszweig ist der ältere und begann bereits im Jahre 1881, nachdem sich eine Aktien-Gesellschaft zur Herstellung von Straßenbahnen in Braunschweig mit einem Kapital von 600000 Mk. gebildet und seitens der Herzoglichen Regierung und der städtischen Behörden die Concession zum Betriebe von Pferdebahnen in der Stadt erlangt hatte. Die ersten Strecken wurden am 1. September 1881 der Benutzung des Publikums übergeben.

Die Entwicklung war anfänglich eine langsame aber stetige. Nachdem jedoch der Gesellschaft laut Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 26. Mai 1888 die Ausgabe von 200000 Mk. Prioritäts-Obligationen genehmigt war, erfuhr das Unternehmen eine wesentliche Erweiterung. Im Jahre 1892 betrug die ganze Gleislänge bereits 12,97 Kilm., die Zahl der Pferde 92 und der Wagen 26. Der in den folgenden Jahren rapide steigende Verkehr machte aber eine immer weitere Vermehrung der Anlagen und Betriebsvorrichtungen erforderlich, und faßte angesichts dessen die Gesellschaft auf der außerordentlichen General-Versammlung vom 27. Juli 1896 bezw. der XV. ordentlichen General-Versammlung vom 21. April 1897 den Beschluß, statt der Pferde zur elektrischen Betriebsweise überzugehen, und gleichzeitig auch eine elektrische Bahnverbindung mit Wolfenbüttel herzustellen. Stadt und Kreis Wolfenbüttel gaben dazu wie auch zur Benutzung der Kreischauffee für die Anlage am 30. Oktober 1895 ihre Genehmigung, Kreis und Stadt Braunschweig am 21. September 1896, während die Concessionirung des Unternehmens seitens der Braunschweig'schen Regierung am 7. November 1896 bezw. am 22. Februar 1897 erfolgte. Dabei ist die Dauer der Concession für die Braunschweig'sche Stadtbahn bis ultimo März 1934, und für die Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel bis zum 28. Oktober 1947 erstreckt.

Zur Ausföhrung dieser Bahnanlagen und Einrichtung einer elektrischen Kraftcentrale in Richmond, die auch elektrische Kraft zu Beleuchtungs- und Betriebszwecken an Private abgiebt,*) wurde das Aktien-Kapital der Gesellschaft auf 3 Millionen Mark erhöht und Theilschuldverschreibungen ausgegeben, im Jahre 1897 für 2625000 Mk. und 1898 für 2100000 Mk., wodurch das gesammte Anlage- und Baukapital einschließlich der sonstigen Zuschüsse eine Höhe von 7825000 Mk. erreichte. Die Herstellung der elektrischen Anlagen und Betriebseinrichtungen erfolgte durch die „Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft“ in Berlin.

Das elektrische Bahnnetz hat eine Spurweite von 1,1 m und besteht im Allgemeinen aus eisernen Rillenschienen auf Schotterbettung; die Strecke nach Wolfenbüttel hat zum

*) Vertrag mit der Stadt Braunschweig vom 16. Juni 1898.

Theil auch Vignolschienen von 25,5 kgr. Gewicht per lfd. m, die auf hölzernen, in den Depôts auf eisernen Querschwellen verlagert sind. Die Bahn ist zunächst 1gleisig hergestellt und benutzt im wesentlichen den Chausseekörper von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Die Betriebseröffnung auf dieser Strecke erfolgte am 28. Oktober 1897. Auf den Stadtlinien wurde der elektrische Betrieb zuerst am 27. November 1897 begonnen und bis September 1898 allmählig durchgeführt.

Die Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel ist 11,855 kilm. lang und eine der längsten elektrischen Bahnen in Deutschland. Die Stromzuführung geschieht oberirdisch mit Gleitschlitten. Die gesammte Gleislänge beträgt 14,819 kilm. Die Linie beginnt am Augustthor und endet nach Durchführung durch die Stadt Wolfenbüttel in der Nähe des dortigen Staatsbahnhofes mit 4 Zwischenstationen: bei Melverode in kilm. 3,5, bei Kl. Stöckheim in kilm. 5,6, am Sternhaus, einem von der Bahngesellschaft errichteten Vergnügungs-Etablissement im Lecheln-Isolze bei kilm. 8,2 und bei Antoinettenruh in kilm. 9,6.

Der Betrieb geschieht von Morgens 7 Uhr bis Abends 10 Uhr mit 24, Nachm. 12 Minuten Zugfolgezeit, sodaß im ganzen täglich 35—40 Züge in jeder Richtung verkehren, die in der Stadt eine Geschwindigkeit von 12 kilm., vor den Thoren von 15 kilm. und auf der Außenstrecke von 25 kilm. die Stunde haben.

Die Zugfolge auf dem städt. Straßennetz in Braunschweig beträgt 6 Minuten. Dieses Netz hat z. B. eine Ausdehnung von 21,83 kilm. mit einer gesammten Gleislänge von 31,759 kilm. Im Allgemeinen findet nur Personenbeförderung statt; auf der Strecke nach Wolfenbüttel aber auch bei einigen Zügen beschränkter Güterverkehr mittels besonders angehängter kleiner Güterwagen.

An Betriebsmitteln besitzt die Braunschweig'sche Straßenbahn-Gesellschaft für ihr gesammtes Unternehmen z. B. 70 Motorwagen, nebst 62 Anhängewagen und 18 sonstige Wagen zu Betriebszwecken. Die gesammte Frequenz der im Jahre 1900 auf allen Linien beförderten Personen betrug rund 7 800 000. —

Die Betriebsleitung mit den Aufsichtsbeamten, die Maschinen-Anlagen, Werkstätten, Wagenchuppen, Materialien-Depôts etc. befinden sich in Richmond, ein kleinerer Theil auch in der Vorstadt Welper. Die Gesellschaft beschäftigt in ihrem Betriebe im ganzen 370 Beamte und Arbeiter. Für dieselben ist eine besondere Betriebs-Kranken- und Unterstützungskasse eingerichtet, auch gehört die Verwaltung der Privatbahn-Vereinsgenossenschaft an.

Außer den im Vorstehenden näher beschriebenen, selbstständigen Privat-Eisenbahnen für den allgemeinen, öffentlichen Verkehr auf weitere Entfernungen, sind noch einige kleine Eisenbahnen vorhanden, die bloß Subehörtheile von anderen industriellen oder gewerblichen Unternehmungen bilden, und durch die Besitzer dieser letzteren nur für ihre eigenen Privat-zwecke mitbetrieben werden. Sie stellen eine bessere Verbindung zwischen jenen Anlagen und den öffentlichen Eisenbahnstraßen her und dienen nur der Güterbeförderung. Trotz dieser Beschränkung und obwohl sie der Allgemeinheit nicht zu Gute kommen, sind sie dennoch für die industrielle Entwicklung und die Hebung des Eisenbahnverkehrs nicht ohne Bedeutung, so daß sie hier wohl noch der besonderen Erwähnung verdienen, wenn sie auch bereits unter den Anschlüssen bei den einzelnen betroffenen Stationen mit aufgeführt wurden.

Diese Privat-Anschlußbahnen, welche zum Theil noch mittel= Zugthiere, doch zumeist mit kleinen Tenderlokomotiven betrieben werden, bedürfen der besonderen landespolizeilichen Genehmigung und Ueberwachung. Allgemeine Vorschriften dieferwegen find aber in Braunschweig bisher nicht ergangen, sondern das Herzogl. Eisenbahn-Kommissariat trifft in jedem Einzelfall bei der Concessionirung die nothigen Festsetzungen.

Von solchen Anschlußbahnen kommen hier in Betracht:

1. Anschlußbahn der Grube Prinz Wilhelm, zwischen Srellstedt und Iselmstedt bei Kilm. 33,80 aus dem Hauptgleise abzweigend, ist Eigenthum der Aktien-Gesellschaft Braunschweig'sche Kohlenwerke zu Iselmstedt, welche zuerst am 22./28. Februar 1878 einen Vertrag mit der damaligen Braunschweig'schen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Ausföhrung dieser Anschlüsse abschloß, der denn auch in demselben Jahre noch fertiggestellt ward. Der Betrieb darauf ward seitens der Bergwerks-Gesellschaft ausgeföhrt, und zwar bis zum Jahre 1894 mittels Pferden, seitdem mit 1 kleinen Tenderlokomotive. Die Gleise sind normalspurig und haben eine Gesammtlänge von 1,47 Kilm. —
2. Anschlußbahn der Grube Treue bei Offleben gehört ebenfalls der Aktien-Gesellschaft Braunschweig'sche Kohlenwerke in Iselmstedt. Der erste Anschlußvertrag mit der Bahnverwaltung datirt vom 14. 28. April 1882. Im Jahre 1887 ward die Anlage gemäß eines neuen Vertrages vom 16./29. Dezember 1886 wesentlich erweitert, und Ende 1888 statt des Pferdebetrieb's der Lokomotivbetrieb eingeföhrt auf Grund der Bahnordnung für Nebenbahnen vom 12. Juni 1878 und einiger ergänzenden Polizei-Vorschriften. Die Gleise haben normale Spur und Schienen von 9 m Länge, die auf je 10 eisernen Schwellen verlegt sind. Ihre gesammte Länge beträgt nach einer fernerer Erweiterung im Jahre 1900/01 jetzt rund 5,3 Kilm. Zum Betriebe sind 2 kleine Tenderlokomotiven vorhanden; die Fahrgewindigkeit darf nicht über 10 Kilm. hinausgehen. —
3. Anschlußbahn des Kalibergwerks Hedwigsburg bei Heindorf stellt eine Gleisverbindung mit dem Bahnhof Wendessen her. Diese von dem Grubenbesitzer E. Sauer in Berlin hergestellte Bahn*) zweigt in Kilm. 16,1 ab Braunschweig aus dem Hauptgleise ab, und hat eine Länge bis Schacht Sascha von 2,375 Kilm. Die gesammte Schienenlänge beträgt 4,150 Kilm. Die Bahn ist normalspurig; die stärkste Steigung ist 1:50, — der kleinste Radius = 180 m. Die Bahn ist vom Herzogl. Eisenbahn-Kommissariat am 7. September 1896 genehmigt und am 1. Oktober 1897 in Betrieb gesetzt. Zum Betrieb ist eine Tenderlokomotive mit 2 gekuppelten Axen und von 26 to Gewicht vorhanden. —
4. Verbindungsbahn des Kaliwerks der Gewerkschaft Beienrode mit dem Bahnhof Königslutter. Das qu. Kaliwerk liegt schon auf Königl. Preuß. Staatsgebiet. Diese normalspurige Anschlußbahn hat eine Länge von 6,892 Kilm., wovon 5,75 Kilm. in Braunschweig liegen. Dieselbe zweigt bei Kilm. 22,4 aus dem Hauptgleise ab, und hat einen dreigleisigen Anschluß

*) Die Bahn steht jetzt im Eigenthum der im Jahre 1899 gebildeten „Gewerkschaft Hedwigsburg bei Heindorf.“

von 660 m nutzbarer Länge an den Staatsbahnhof Königsutter. Die 9 m langen Schienen von 33,4 Kgr. Gewicht per Lfd. m sind auf kiefern, imprägnirten Schwellen verlegt; der kleinste Radius ist 200 m, die höchste Steigung 1:110. Der Betrieb auf dieser Anschlußbahn ward im Mai 1900 eröffnet, und dient dazu eine Tenderlokomotive mit drei gekuppelten Ryn von 30 to Gewicht. Die Fahrgeschwindigkeit darf nicht über 20 Kilm. die Stunde hinausgehen; im übrigen finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 12. Juni 1878 ebenmäßige Anwendung. —

5. Anschlußbahn des Eisenwerks der Hannover-Braunschweig'schen Bergwerks-Gesellschaft in Hannover an den Bahnhof Schandelah ist auf Grund eines Vertrages mit der Bahnverwaltung vom November 1900 ausgeführt, und am 10. Januar 1901 landespolizeilich abgenommen resp. für betriebsfähig erklärt. Dieselbe ist normalspurig mit 9 m langen Schienen auf kiefern Querschwellen hergestellt, und hat eine Länge von 1,328 Kilm. Der Betrieb auf dieser Bahn ist bisher noch nicht eröffnet. —

6. Anschlußbahn vom Steinbruch des p. Velke in Velpke nach der Staatsbahnstation Wahrstedt-Velpke ist mit Genehmigung des Herzogl. Eisenbahn-Kommissariats am 1. April 1896 in Betrieb genommen. Die Bahn ist 1,96 Kilm. lang, und hat nur 0,75 m Spurweite; der Betrieb geschieht mittels Pferden. Zwecks Ueberladung der Steine aus den Schmalspur-Wagen in die Staatsbahnwagen ist auf dem Bahnhofs eine besondere erhöhte Rampe von dem Anschlußbesitzer angelegt. —

Neubauten und Schluß.

Aus der im Vorstehenden gegebenen Darstellung des jetzigen Zustandes der Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig erhellt, daß dieselben sich seit den ersten Anfängen bis zum Schluß des XIX. Jahrhunderts in stetiger, erfreulicher Weise fortentwickelt und z. B. eine hohe Leistungsfähigkeit erreicht haben, die noch auf lange Jahre hinaus allen Anforderungen des Verkehrs gewachsen sein dürfte. Aber diese Entwicklung ist noch keineswegs abgeschlossen, sondern das Braunschweig'sche Eisenbahnnetz wird schon in nächster Zeit einen nicht unbedeutenden Zuwachs erhalten durch mehrere neue Bahnlinien, die bereits in der Ausführung begriffen sind und binnen Jahresfrist fertiggestellt sein werden. Es sind dies

1. die Linie Schandelah-Oebisfelde, welche als eingleisige Nebenbahn von der Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg ausgebaut wird und im Herbst 1902 dem Betriebe übergeben werden soll. Von dieser Linie, deren Baukosten auf 2550000 Mk. veranschlagt sind, werden 20,4 Kilm. im Herzogthum liegen, und zwar im Kreise Braunschweig 3,4 Kilm. und im Kreise Helmstedt 17,0 Kilm.;
2. die Linie Gandersheim-Bodenburg-{ Elze
Gr. Düngen wird ebenfalls von der Preuß. Staatsbahn-Verwaltung durch die Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover als eingleisige Nebenbahn mit normaler Spurweite hergestellt.

Einzelne Stücke derselben sind bereits im laufenden Jahre eröffnet, der Rest im Jahre 1902. Diese Linie, welche bei Alt-Wanderheim, Gehrenrode und Bodenburg Stationen in Braunschweig erhält, wird namentlich einen Anschluß der letztgenannten Enklave mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz herstellen. Die Bahn wird auf Braunschweig'schem Gebiet eine Länge von ungefähr 14,0 Kilm. haben. —

Außer diesen beiden vom Preuß. Staatsbahnwesen gebauten Linien sind noch folgende Privatunternehmungen in der Ausführung begriffen:

3. die Linie Braunschweig-Isöhum-Schöppenstedt-Schöningen und Isöhum-Wittmar-Mattierzoll.

Diese Linie wird von einer im Sommer 1900 unter Betheiligung des Braunschweig'schen Staates mit 3950000 Mk. Kapital gebildeten Aktien-Gesellschaft hergestellt, bei der hauptsächlich die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft betheiligt ist. Da letztere auch den größten Theil der Aktien der Bahnen Oscherleben-Schöningen und Heudeber-Mattierzoll besitzt, so steht die Finanzierung dieser drei Unternehmungen demnächst in Aussicht.

Die Kosten der in Rede stehenden normalspurigen Bahnlinien sind zu 8 Millionen Mk. veranschlagt, wobei sich der Staat mit 300000 Mk. in Aktien und 300000 Mk. Baarzuschuß betheiligt. Im Herbst 1901 ward von der General-Versammlung die Ausgabe von 3950000 Mk. 4 „ Prioritäts-Aktien beschlossen, die von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Köln übernommen wurden.

Der Bau der Linien geschieht durch die Firma Lenz & Co. und ist soweit vorgeschritten, daß die Eröffnung unmittelbar bevorsteht. Beide Linien erhalten eine Länge von 36 resp. 32 Kilm., die mit Ausnahme von 2 Kilm. in Preußen ganz im Herzogthum gelegen sind. —

4. Der Bau einer normalspurigen Nebenbahn durch das Thal des Schunterbaches von Braunschweig-N. über Gliesmarode-Slechtsdorf nach Sallerleben an der Linie Berlin-Hannover ist von der Direktion der Braunschweig'schen Landesbahn in Angriff genommen, welche zu dem Zweck 2 Millionen neuer Prioritäts-Obligationen ausgegeben und vom Braunschweig'schen Staate einen Zuschuß von 255000 Mk. erhalten hat. Die gesammten Baukosten der Strecke sind auf rund 2250000 Mk. veranschlagt. Bis Gliesmarode ist die Strecke bereits betriebsfähig hergestellt, zumal dies Stück gleichzeitig für den Betrieb der Braunschweig-Schöninger Bahn mitbenutzt werden soll. Der übrige Theil, wenigstens so weit er mit ca. 17,22 Kilm. auf Braunschweig entfällt, wird im Herbst 1902 zur Eröffnung gelangen.
5. Eine normalspurige Verbindungsstrecke vom Bahnhof in Holzminden nach dem dortigen Weserhafen von 3,08 Kilm. Länge ward bereits im Jahre 1896 von der Stadt und dem Kreis-Kommunalverband beschlossen, und nachdem nunmehr auch die Landes-Versammlung einen Kostenzuschuß von 35000 Mk. zu der auf 100000 Mk. veranschlagten Bausumme bewilligt hat, wird die Ausführung der Linie in nächster Zeit durch die Preuß. Staatsbahnverwaltung erfolgen.

Weitere Bahnbauten in Braunschweig sind zwar noch in größerer Anzahl projektirt, jedoch sind alle diese Projekte gegenwärtig noch nicht genügend ausgereift, um mit einiger Sicherheit auf deren Zustandekommen rechnen zu können. Dahin gehört zunächst die bereits concessionirte Harzgürtelbahn (Wernigerode-Blankenburg-Thale), sodann die geplante Verbindung der beiden schmalspurigen Harzbahnen Gernrode-Saffelselde und Nordhausen-Wernigerode durch Ausbau der Linie Stiege-Tiefenbachmühle. Ferner ist von der Hannover-Bremischen Kleinbahn-Gesellschaft der Anschluß der Braunschweig'schen Enklave Thedinghausen durch eine Kleinbahn-Verbindung mit Bremen in Aussicht genommen, deren Kosten zu 2,5 Millionen Mk. veranschlagt sind, und schließlich ist noch das Projekt zu erwähnen, eine weitere elektrische Bahnverbindung zwischen den Städten Braunschweig-Königsutter und Helmstedt herzustellen, mit Abzweigung von Süpplingen nach Schöningen, sowie eine ebensolche Bahnverbindung zwischen Goslar, Ocker und Harzburg mit einer Drahtseilbahn nach dem Burgberg hinauf.

Läßt man indeß alle diese zuletzt erwähnten Projekte vorerst außer Betracht, so ist doch als feststehend anzunehmen, daß durch die oben zu 1—5 genannten, schon in der Ausführung begriffenen, oder doch als gesichert zu betrachtenden Neubauten das Eisenbahnnetz in Braunschweig in allernächster Zeit einen Zuwachs von ca. 120,30 Kilm. erlangen wird. Damit erreicht es also eine Gesamtlänge von 717,37 Kilm., das ergiebt auf 100 □ Kilm. Fläche 19,53, und auf 10000 Einwohner wahrscheinlich mehr als 15 Kilm. Eisenbahnen. Soweit sich jetzt übersehen läßt, wird Braunschweig alsdann unter allen Deutschen Staaten das am reichsten mit Eisenbahnen ausgestattete Land sein, und in ganz Europa nur von Belgien in dieser Beziehung übertroffen werden.

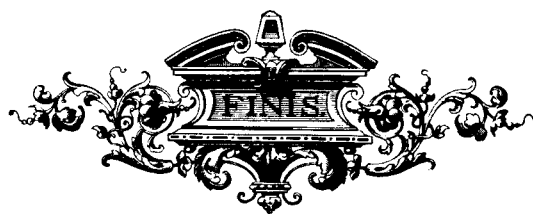
Wenn es also richtig ist, daß ein möglichst dichtes und leistungsfähiges Eisenbahnnetz gegenwärtig nicht nur die Hauptbedingung, sondern auch die sicherste Gewähr zu einer gedeihlichen kulturellen Sortentwicklung der Staaten bildet, so trifft dies gewiß für Braunschweig in vollstem Maaße zu, und so möge denn, wie es danach zu hoffen steht, Handel und Wandel, Kultur und Wohlstand, wie bisher, so auch im neuen Jahrhundert im Lande Braunschweig

wachsen, blühen und gedeihen!

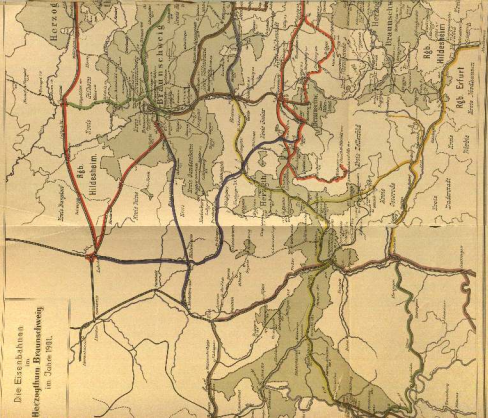
Litteratur-Nachweis.

Außer den bahnamtlichen Veröffentlichungen, Geschäftsberichten und direkten Mittheilungen der Privatbahnen wurden zu dieser Schrift folgende Materialien benutzt:

1. v. Reden: Die Eisenbahnen Deutschlands (Berlin 1844).
2. Kühn: Historische Entwicklung der Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnen (Berlin 1883).
3. Steck: Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen (Archiv für Eisenbahnen 1895).
4. v. Heinemann: Geschichte von Braunschweig und Hannover (Gotha 1882/92).
5. v. Mühlentfels: Die Entstehungsgeschichte der ersten Deutschen Staatsbahn (Archiv für Eisenbahnen 1889).
6. Paffen: Die Braunschweig'schen Staatsbahnen, Festschrift zur 69. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte 1897.
7. W. Glanz: 25 Betriebsjahre der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn 1898.
8. Beiträge zur Statistik des Herzogthums Braunschweig. (Braunschweig 1874 ff.).
9. Die Gesefsammlungen und Verordnungsblätter für Braunschweig und Preußen.

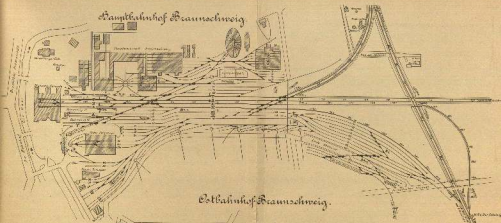


Die Eisenbahnen
im
Herzogthum Braunschweig
im Jahre 1901.

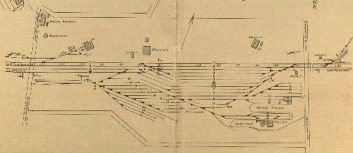




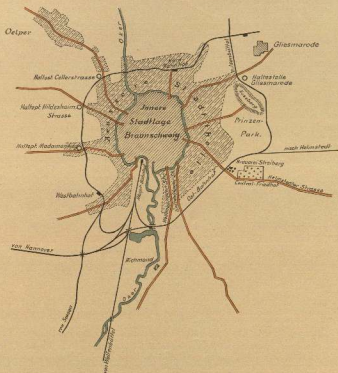
Hauptbahnhof Braunschweig.



Stadtbahnhof Braunschweig.



Uebersichtl. Lage der Braunschweiger Bahnhöfe.





KODAK GRAY SCALE



KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.